

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 12ης Δεκεμβρίου 2000 *

Στην υπόθεση T-128/98,

Aéroports de Paris, με έδρα το Παρίσι (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τον H. Calvet, δικηγόρο Παρισίου, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο το γραφείο του A. May, 398, route d'Esch,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης αρχικώς από τους J. F. Crespo Carrillo και G. Charrier, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, και στη συνέχεια από την L. Pignataro, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, επικουρούμενη από τον B. Geneste, δικηγόρο Hauts-de-Seine, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον C. Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

υποστηριζόμενης από την

Alpha Flight Services, με έδρα το Παρίσι, εκπροσωπούμενης από τους L. Marville και A. Denantes, δικηγόρους Παρισίου, και τον V. De Meester, δικηγόρο Λουξεμβούργου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το γραφείο της τελευταίας, 5, place du Théâtre,

παρεμβαίνουσα,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 1998 σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ (IV/35.613 — Alpha Flight Services κατά Aéroports de Paris) (ΕΕ L 230, σ. 10),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, J. Azizi και M. Jaeger, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 16ης Μαΐου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Η προσφεύγουσα εταιρία, Αέροports de Paris (στο εξής: ADP), είναι δημόσιος οργανισμός με οικονομική αυτοτέλεια που αναγνωρίζεται από το γαλλικό δίκαιο, στον οποίο έχει ανατεθεί, δυνάμει του άρθρου L.251-2 του γαλλικού code de l'aviation civile (κώδικα πολιτικής αεροπορίας) «η διαρρύθμιση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του συνόλου των εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας καθώς και όλων των συναφών εγκαταστάσεων που έχουν επίκεντρο την περιοχή του Παρισιού και που έχουν ως σκοπό να διευκολύνουν την άφιξη και την αναχώρηση των αεροσκαφών, να κατευθύνουν την αεροναυτιλία και να διασφαλίζουν την επιβίβαση, αποβίβαση και επίγεια μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων και του ταχυδρομικού υλικού που μεταφέρονται αεροπορικώς».

2 Η ADP εκμεταλλεύεται τους αερολιμένες του Orly και του Roissy-Charles-de-Gaulle (στο εξής: Roissy-CDG).

3 Στη δεκαετία του '60, οι υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering) στον αερολιμένα του Orly παρέχονταν από τέσσερις εταιρίες: την Pan Am, την TWA, την Air France και την Compagnie internationale des wagons-lits (στο εξής: CIWL). Οι τρεις πρώτες εξυπηρετούνταν στην πραγματικότητα, και σχεδόν αποκλειστικά στην περίπτωση της Air France, δι' ιδίων μέσων, δηλαδή εξασφάλιζαν τον ανεφοδιασμό των πτήσεών τους. Μετά τη δημιουργία του αερολιμένα του Roissy-CDG στη δεκαετία του '70, η TWA και η Pan Am μετέφεραν τις δραστηριότητά τους σ' αυτόν.

- 4 Εκείνη την εποχή η ACS, θυγατρική του Trust House Forte, νυν THF, διάδοχος της οποίας είναι η εταιρία Alpha Flight Services (στο εξής: AFS) άρχισε να ασκεί δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly.
- 5 Κατόπιν προκηρύξεως διαγωνισμού από την ADP το 1988, η AFS επελέγη ως μοναδικός φορέας παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly πέραν της Air France, η οποία εξασφάλιζε μόνο την εξυπηρέτησή της.
- 6 Οι χρηματοοικονομικοί όροι που έθεσε η ADP προέβλεπαν μόνον την περιοδική καταβολή τέλους υπολογιζόμενου βάσει του κύκλου εργασιών της εταιρίας. Η AFS πρότεινε με την προσφορά της ένα μέσο τέλος επί του κύκλου εργασιών της [...] ¹ % (κυμαινόμενο κατά [...] %) καθώς και την ανέγερση νέου κτιρίου και την εξαγορά, έναντι [...] γαλλικών φράγκων (FRF) των κτιρίων της CIWL.
- 7 Στις 21 Μαΐου 1992, η ADP και η AFS υπέγραψαν σύμβαση παραχωρήσεως 25ετούς διάρκειας, με ισχύ αναδρομικώς από την 1η Φεβρουαρίου 1990, βάσει της οποίας η AFS δικαιούνταν να παρέχει υπηρεσίες τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly και να χρησιμοποιεί σύνολο κτιρίων εντός της περιμέτρου αυτού καθώς και ένα γήπεδο εκτάσεως [...], και να ανεγείρει εκεί, με δικές της δαπάνες, τις αναγκαίες εγκαταστάσεις για την άσκηση της δραστηριότητάς της.
- 8 Κατά το άρθρο 23 της συμβάσεως, το οφειλόμενο από την AFS τέλος καθορίζεται ως εξής:
 - i) δεν εισπράττεται κανένα τέλος που συνδέεται με τη χρήση των εγκαταστάσεων,

1 – Εμπιστευτικά στοιχεία τα οποία παραλείπονται.

ii) προβλέπεται εμπορικό τέλος το οποίο υπολογίζεται κατ' αναλογία προς τον κύκλο εργασιών [συνολικός ετήσιος κύκλος εργασιών που πραγματοποιεί η AFS, αποκλείοντας τον κύκλο εργασιών που αντιστοιχεί στην προμήθεια φαγητών kascher από το Rungis (εκτός της περιμέτρου του αεροδρομίου) στις εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες τροφοδοσίας στο αεροδρόμιο της ADP. Ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιείται από τις υπηρεσίες που παρέχονται από τις εγκαταστάσεις του Rungis και άμεσα σε κάθε άλλο πελάτη που είναι εγκατεστημένος στο αεροδρόμιο της ADP, είτε πρόκειται για αεροπορικές εταιρίες είτε όχι, υπόκειται στην καταβολή τέλους],

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

9 [...] , μια νέα εταιρία, η Orly Air traiteur (στο εξής: OAT), άρχισε δραστηριότητα τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly. Η OAT ανήκει κατά πλειοψηφία στον όμιλο Air France, του οποίου αποτελεί θυγατρική μέσω της θυγατρικής του Servair, που επίσης παρέχει υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα του Roissy-CDG. Η OAT ανέλαβε σταδιακά τις δραστηριότητες τροφοδοσίας που μέχρι τότε ασκούσε η Air France στον αερολιμένα του Orly.

10 [...], η ADP χορήγησε στην OAT μια παραχώρηση, 25ετούς διάρκειας, [...] που αφορά τις άδειες εκμεταλλεύσεως των υπηρεσιών τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly και την κατοχή ακινήτων που βρίσκονται εντός της περιμέτρου του. Η OAT μπορούσε έτσι να καταλάβει γήπεδο εκτάσεως [...] και να ανεγείρει εκεί, με δικές της δαπάνες, τις αναγκαίες εγκαταστάσεις. Το άρθρο 26 της συμβάσεως παραχωρήσεως προβλέπει, σχετικά με τους χρηματοοικονομικούς όρους, χωριστή πληρωμή για κάθε άδεια ως εξής:

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

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

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

ii) ποσοστό [...] % του συνολικού κύκλου εργασιών με κάθε άλλη εμπορική εταιρία.

11 Στο τέλος του 1992, κατόπιν της αφίξεως της OAT στην αγορά και μιας διαφοράς που προέκυψε μεταξύ της ADP και της AFS σχετικά με την πληρωμή που όφειλε η τελευταία, ο συντελεστής του εμπορικού τέλους της AFS μειώθηκε σε [...] %.

12 Στις 29 Δεκεμβρίου 1993, η AFS πληροφόρησε την ADP ότι κατά την άποψή της οι συντελεστές εμπορικού τέλους που εφαρμόζονται σε αυτήν και στους κύκλους εργασιών των ανταγωνιστών της στον αερολιμένα του Orly δεν ήταν ισοδύναμοι, ακόμη και αν λαμβάνονταν υπόψη οι ενδεχόμενες διαφορές των δημόσιων επιβαρύνσεων, και ότι η εν λόγω διαφορά δημιουργούσε ανισότητα μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών. Η AFS ζήτησε, κατά συνέπεια, να ευθυγραμμιστούν οι εν λόγω συντελεστές.

- 13 Η ΑΔΡ το αρνήθηκε με την αιτιολογία ότι η προηγηθείσα μείωση του συντελεστή για την ΑFS είχε ως αποτέλεσμα την επιβολή ισοδύναμων τελών στους διαφόρους δικαιούχους, λαμβανομένων υπόψη των επιβαρύνσεων ακινήτων.
- 14 Στις 22 Ιουνίου 1995, η ΑFS υπέβαλε στην Επιτροπή καταγγελία κατÁ της ΑΔΡ, για τον λόγο ότι η εν λόγω εταιρεία επέβαλε άνισα τέλη στους φορείς παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας κατÁ παράβαση των διατάξεων του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 82 ΕΚ).
- 15 Την 1η Φεβρουαρίου 1996, η Επιτροπή ζήτησε, βάσει των διατάξεων του άρθρου 11 του κανονισμού 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 36), πληροφορίες από την ΑΔΡ, προκειμένου να διευκρινιστούν η ταυτότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στους οποίους η ΑΔΡ έχει χορηγήσει άδεια ασκήσεως της δραστηριότητάς τους στον αερολιμένα του Orly και στον αερολιμένα του Roissy-CDG και τα εμπορικά τέλη που επιβάλλονται στους εν λόγω φορείς. Από την απάντηση της ΑΔΡ προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι οι εν λόγω κατηγορίες υπηρεσιών στις οποίες επιβάλλεται τέλος επί του κύκλου εργασιών περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, τις υπηρεσίες καθαρισμού αεροσκαφών και τις υπηρεσίες φορτίου.
- 16 Στις 4 Δεκεμβρίου 1996, η Επιτροπή απηύθυνε στην ΑΔΡ ανακοίνωση αιτιάσεων βάσει του άρθρου 86 της Συνθήκης, με την οποία εκτιμούσε ότι τα εμπορικά τέλη που επέβαλλε υπολογίζονταν επί διαφορετικής βάσεως αναλόγως της ταυτότητας των επιχειρήσεων, χωρίς οι διαφοροποιήσεις αυτές να δικαιολογούνται αντικειμενικώς. Σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 17 (ΕΕ ειδ. έκδ. 1963, 08/001, σ. 37), η ΑΔΡ είχε την ευκαιρία να αναπτύξει προφορικά την άποψή της κατÁ την ακρόαση της 16 Απριλίου 1997.

- 17 Στις 11 Ιουνίου 1998, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ (IV/35.613 — Alpha Flight Services κατά Aéroports de Paris) (ΕΕ L 230, σ. 10, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση) η οποία ορίζει:

«Άρθρο 1

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

Άρθρο 2

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

Διαδικασία

- 18 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 7 Αυγούστου 1998, η ADP άσκησε την παρούσα προσφυγή με αντικείμενο την ακύρωση της

προσβαλλομένης αποφάσεως. Την ίδια μέρα, η ADP υπέβαλε αίτηση αναστολής εκτελέσεως του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 185 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 242 ΕΚ). Στις 21 Σεπτεμβρίου 1998, η ADP παραιτήθηκε της αιτήσεώς της.

- 19 Με διάταξη του προέδρου του τρίτου τμήματος της 17ης Δεκεμβρίου 1998, επετράπη στην AFS να παρέμβει υπέρ της καθής και έγινε δεκτό το αίτημά της εμπιστευτικής μεταχειρίσεως, έναντι της AFS, ορισμένων στοιχείων του δικογράφου της προσφυγής και του υπομνήματος αντικρούσεως. Με διάταξη της 1ης Δεκεμβρίου 1999, παραχωρήθηκε εμπιστευτική μεταχείριση έναντι της AFS και σχετικά με ορισμένα στοιχεία που περιέχονται στο υπόμνημα απαντήσεως και ανταπαντήσεως.
- 20 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τρίτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία. Στο πλαίσιο των μέτρων οργάνωσης της διαδικασίας βάσει του άρθρου 64 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Πρωτοδικείο ζήτησε από την προσφεύγουσα να απαντήσει σε ορισμένες γραπτές ερωτήσεις, αίτημα το οποίο ικανοποιήθηκε εντός της ταχθείσας προθεσμίας.
- 21 Στις 15 Μαΐου 2000, η προσφεύγουσα έστειλε με τηλεμοιοτυπία στον Γραμματέα του Πρωτοδικείου μία απόφαση του Tribunal des conflits de la République française της 18ης Οκτωβρίου 1999.
- 22 Το Πρωτοδικείο άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων και τις απαντήσεις τους στις ερωτήσεις που τους έθεσε κατά τη συνεδρίαση της 16ης Μαΐου 2000. Κατά τη συνεδρίαση αυτή, η προσφεύγουσα κατέθεσε αντίγραφο της προπαρατεθείσας αποφάσεως του Tribunal des conflits.

Αιτήματα των διαδίκων

23 Η ADP ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση κατά την οποία η ADP παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 86 της Συνθήκης και να την υποχρεώσει να θέσει τέρμα στην παράβαση εντός προθεσμίας δύο μηνών από την έκδοση της εν λόγω αποφάσεως,
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

24 Η καθής ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή,
- να καταδικάσει την ADP στα δικαστικά έξοδα.

25 Η AFS, παρεμβαίνουσα, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή,

— να καταδικÁσει την ΑΔΡ στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

26 Η ΑΔΡ επικαλείται, προς στήριξη της προσφυγής της, επτά λόγους που αντλούνται, ο πρώτος, από διαδικαστική πλημμέλεια, ο δεύτερος από παράβαση των δικαιωμάτων άμυνας, ο τρίτος από παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως, ο τέταρτος από παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης, ο πέμπτος από παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 86, παράγραφος 2, ΕΚ), ο έκτος από παράβαση του άρθρου 222 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 295 ΕΚ) και ο έβδομος από κατάχρηση εξουσίας.

1. *Επί του πρώτου λόγου που αντλείται από διαδικαστική πλημμέλεια*

Επιχειρήματα των διαδίκων

27 Η ΑΔΡ υποστηρίζει ότι η εφαρμογή του κανονισμού 17 είναι παράνομη στο μέτρο που η παρούσα υπόθεση υπάγεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού από τον κανονισμό 141 του Συμβουλίου, περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 30), και ο οποίος αντικαταστάθηκε από τρεις επιμέρους κανονισμούς, μεταξύ των οποίων ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 374, σ. 1).

- 28 Η προσφεύγουσα παρατηρεί, πρώτον, ότι η Επιτροπή εκτιμά, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι «τα εμπορικά τέλη [που καταβάλλουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους] είχαν [έχουν] επιπτώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών υπηρεσιών» (αιτιολογική σκέψη 128) και ότι «οι υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του [Roissy-CDG] είναι απαραίτητες για την καλή εκτέλεση των αεροπορικών γραμμών» (αιτιολογική σκέψη 64).
- 29 Η προσφεύγουσα τονίζει, δεύτερον, ότι η Επιτροπή τόνισε, με την πρόταση οδηγίας σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, που παρουσίασε στις 10 Απριλίου 1995, ότι «οι υπηρεσίες εδάφους αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος αεροπορικών μεταφορών». Προσθέτει ότι η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272, σ. 36), εκδόθηκε στο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ) και ότι η αιτιολογική σκέψη 4 της οδηγίας αυτής αναφέρει ότι «οι υπηρεσίες εδάφους είναι απαραίτητες για την ομαλή διενέργεια των αεροπορικών μεταφορών».
- 30 Η παρούσα υπόθεση αφορά, επομένως, αποκλειστικά τις δραστηριότητες που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του τομέα των αεροπορικών μεταφορών και ως εκ τούτου εμπίπτουν αναγκαστικά στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87. Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει, συναφώς, ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι «ο κανονισμός 141, ο οποίος αντικαταστάθηκε μεταγενέστερα από τους τρεις επιμέρους κανονισμούς που αφορούν τις χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, απέκλεισε το σύνολο του τομέα των μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17» (απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Μαρτίου 1997, C-264/95 P, Επιτροπή κατά UIC, Συλλογή 1997, σ. I-1287, σκέψη 44), ενώ ο τομέας των αερομεταφορών υπάγεται στον κανονισμό 3975/87.
- 31 Επιπλέον, η εσφαλμένη αυτή εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 17 συνιστά ουσιώδη διαδικαστική πλημμέλεια, εφόσον είχε ως αποτέλεσμα να μη ζητηθεί η

υποχρεωτική για την Επιτροπή γνώμη της απαραίτητης από υπαλλήλους αρμόδιους για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών επιτροπής που προβλέπει το άρθρο 8 του κανονισμού 3975/87.

32 Επικουρικώς, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, στην περίπτωση που ο κανονισμός 3975/87 δεν έχει εφαρμογή εν προκειμένω, η υπόθεση παραμένει, δυνάμει του κανονισμού 141, εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 17 και οι εξουσίες της Επιτροπής περιορίζονται από το άρθρο 89 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 85 ΕΚ), το οποίο προβλέπει ότι η Επιτροπή εξετάζει, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή αυτεπαγγέλτως, τις περιπτώσεις παραβάσεων και προτείνει τα κατάλληλα μέτρα για τον τερματισμό τους. Η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει, επομένως, ουσιαστική πλημμέλεια, καθόσον η Επιτροπή εξέτασε καταγγελία ιδιώτη και υποχρέωσε την ADP να θέσει τέρμα στην εικαζόμενη παράβαση εντός προθεσμίας δύο μηνών χωρίς να έχει προηγουμένως προτείνει «τα κατάλληλα μέτρα για τον τερματισμό της», ενώ το άρθρο 89 της Συνθήκης της επιτρέπει μόνον να προβεί σε μια τέτοια πρόταση.

33 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την παρεμβαίνουσα, υποστηρίζει ότι ορθώς εφάρμοσε τον κανονισμό 17.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

34 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει κυρίως ότι η Επιτροπή έπρεπε να εφαρμόσει τον κανονισμό 3975/87 και όχι τον κανονισμό 17.

35 Επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, δυνάμει του άρθρου 1 του κανονισμού 141, «ο κανονισμός 17 δεν εφαρμόζεται στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες

πρακτικές στον τομέα των μεταφορών οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό των τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών ή την κατανομή των αγορών μεταφορών, ούτε στις περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης, εντός της αγοράς μεταφορών».

- 36 Σύμφωνα με την τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 141, τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών δικαιολογούν την εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού 17 μόνον των συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.
- 37 Δεδομένου ότι ο κανονισμός 141 έχει παρεκκλίνοντα χαρακτήρα σε σχέση με τον κανονισμό 17, το πεδίο εφαρμογής του πρέπει να ερμηνευθεί συσταλτικά. Με την προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά UIC (σκέψεις 28 έως 31), το Δικαστήριο έκρινε, πάντως, ότι το στοιχείο αυτό δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη προκειμένου να οριστεί περιοριστικά το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001/86), για τον λόγο ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η πρόθεση του νομοθέτη εξακολούθησε να είναι η ίδια μεταξύ της εκδόσεως του κανονισμού 141 και του κανονισμού 1017/68.
- 38 Επομένως, επιβάλλεται να εξεταστεί αν η θέληση του νομοθέτη να περιορίσει την εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού 17 στις δραστηριότητες που αφορούν άμεσα την κατά κυριολεξία παροχή υπηρεσιών μεταφορών, όπως αυτή εκφράζεται στον κανονισμό 141, εξακολουθεί να υφίσταται στον κανονισμό 3975/87 ή εάν, αντιθέτως, ο νομοθέτης θέλησε να υποβάλει στο εξαιρετικό καθεστώς που θεσπίζει ο κανονισμός 3975/87 και τις συναφείς ή σχετικές με τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών δραστηριότητες.
- 39 Επιβάλλεται να τονιστεί, συναφώς, ότι ο κανονισμός 141 δεν προβλέπει ότι το ανεφάρμοστο που ορίζει το άρθρο του 1 ισχύει για τους τομείς των αεροπορικών και πλωτών μεταφορών μέχρι ορισμένη ημερομηνία. Συνεπώς, αντιθέτως προς ό,τι

συμβαίνει με τον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και πλωτών μεταφορών, για τον οποίο η μη εφαρμογή του κανονισμού 17 ίσχυε μόνον, σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού 141, όπως τροποποιήθηκε, μέχρι τις 30 Ιουνίου 1968, δηλαδή ημερομηνία μεταγενέστερη της εκδόσεως του κανονισμού 1017/68, το ανεφάρμοστο που ορίζει το άρθρο 1 του κανονισμού 141 εξακολουθούσε να ισχύει, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, κατά τον χρόνο εκδόσεως του κανονισμού 3975/87 τον Δεκέμβριο του 1987.

40 Επιβάλλεται να τονιστεί, στη συνέχεια, ότι η πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) 3976/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, για την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 374, σ. 9), που εκδόθηκε την ίδια μέρα με τον κανονισμό 3975/87, υπενθυμίζει ότι ο κανονισμός 17 καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές «εκτός από εκείνες που συνδέονται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών».

41 Από τον τίτλο του κανονισμού 3975/87 «σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών», σε αντιδιαστολή με εκείνον του κανονισμού 1017/68 «περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών», προκύπτει επίσης ότι είναι απαραίτητη η ύπαρξη άμεσου συνδέσμου μεταξύ της δραστηριότητας αυτής και των αεροπορικών μεταφορών, προκειμένου η δραστηριότητα αυτή να μπορεί να υπαχθεί στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87.

42 Τέλος, το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 3975/87, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2410/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992 (ΕΕ L 240, σ. 18), ορίζει: «Ο παρών κανονισμός αφορά μόνο τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολμμένων της Κοινότητας». Ομοίως, το άρθρο 4α του κανονισμού 3975/87, που εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1284/91 του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1991, που τροποποιεί τον κανονισμό 3975/87 (ΕΕ L 122, σ. 2), αφορά μόνο τις πρακτικές που μπορούν «να θέτουν άμεσα σε κίνδυνο την υπόσταση μιας υπηρεσίας αεροπορικών μεταφορών».

- 43 Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι πρόθεση του νομοθέτη εξακολουθεί να είναι η αποκλειστική εφαρμογή του έχοντος ειδικού χαρακτήρα κανονισμού 3975/87 στις δραστηριότητες που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και η υπαγωγή των δραστηριοτήτων που δεν αφορούν άμεσα παροχή τέτοιων υπηρεσιών στον έχοντα γενικό χαρακτήρα κανονισμό 17.
- 44 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι η προσφεύγουσα δεν είναι φορέας παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και, υπό την έννοια αυτή, δεν είναι «επιχείρηση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών». Επομένως, ο κανονισμός 3975/87 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών δεν την αφορά.
- 45 Ομοίως, δεν αμφισβητείται ότι η προσφεύγουσα δεν παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, ενώ ο κανονισμός 3975/87 αφορά, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 2, «μόνο τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας».
- 46 Τέλος, η προσφεύγουσα δεν παρέχει ούτε υπηρεσίες εδάφους όπως οι προβλεπόμενες στην προσβαλλόμενη απόφαση, αλλά η παρουσία της στην αγορά προηγήθηκε αυτής της δραστηριότητας, δηλαδή της διαχείρισης των αερολιμένων. Η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά τα εμπορικά τέλη που η προσφεύγουσα ζητεί να της καταβάλλουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους έναντι, μεταξύ άλλων, της διαθέσεως στους τελευταίους των αερολιμενικών υποδομών και των υπηρεσιών διαχείρισης του αερολιμένα. Οι δραστηριότητες αυτές του φορέα διαχείρισης των παρισυνών αερολιμένων δεν εμφανίζουν άμεση σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές, εφόσον δεν αποτελούν ούτε υπηρεσίες μεταφορών ούτε δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.
- 47 Επομένως, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87 δεν καλύπτει τις δραστηριότητες φορέα διαχείρισης του αερολιμένα, όπως αυτές που παρέχει η ADP και που αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση.

- 48 Κανέννας από τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας δεν μπορεί να αναιρέσει το συμπέρασμα αυτό.
- 49 Όσον αφορά, πρώτον, το επιχείρημα που αντλείται από το γεγονός ότι η Επιτροπή διαπιστώνει στην προσβαλλόμενη απόφαση, και ιδίως στην αιτιολογική σκέψη 134, ότι τα εμπορικά τέλη επηρεάζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων παροχής των συγκεκριμένων υπηρεσιών και, έμμεσα, μεταξύ των αεροπορικών εταιριών, διαπιστώθηκε ανωτέρω ότι ο κανονισμός 3975/87 εφαρμόζεται μόνον στις δραστηριότητες που αφορούν άμεσα τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Δεν μπορεί, επομένως, να θεωρηθεί ότι όλες οι προϋπάρχουσες των αεροπορικών μεταφορών πρακτικές πρέπει να νοηθούν στο πλαίσιο του κανονισμού 3975/87, για τον μοναδικό λόγο ότι μπορούν να έχουν επιπτώσεις, έμμεσα, στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών. Εν προκειμένω, τα εμπορικά τέλη δεν αποτελούν παρά δαπάνες που αναλαμβάνουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, όπως, για παράδειγμα, τα έξοδα προσωπικού ή εφοδιασμού σε πρώτες ύλες, ακριβώς όπως το ύψος των εισφορών τους δεν αποτελεί παρά μία από τις δαπάνες που βαρύνουν τους αερομεταφορείς.
- 50 Σχετικά, δεύτερον, με το επιχείρημα που αντλείται από το γεγονός ότι η Επιτροπή τόνισε, στην πρόταση οδηγίας σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, ότι οι υπηρεσίες εδάφους αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος αεροπορικών μεταφορών, αρκεί η διαπίστωση, αφενός, ότι το Συμβούλιο δεν περιέλαβε την εκτίμηση αυτή στην οδηγία 96/67 και, αφετέρου, ότι, εν πάση περιπτώσει, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αφορά τις υπηρεσίες εδάφους, αλλά τις προϋπάρχουσες των υπηρεσιών αυτών στην αγορά δραστηριότητες της προσφεύγουσας ως φορέα διαχείρισεως των παρισινών αερολιμένων.
- 51 Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο κύριος ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή έπρεπε να εφαρμόσει τον κανονισμό 3975/87 δεν είναι βάσιμος.

- 52 Η προσφεύγουσα κακώς ισχυρίζεται ότι η λύση αυτή είναι αντίθετη με τη θέση που έλαβε το Δικαστήριο στην υπόθεση που κατέληξε στην προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά UIC. Πράγματι, το Δικαστήριο έκρινε, με την απόφαση αυτή, ότι ο κανονισμός 1017/68 έχει εφαρμογή διότι η προβλεπόμενη συμφωνία είχε ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον «καθορισμό της τιμής μεταφοράς ή τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών», δηλαδή δραστηριότητες που προβλέπονται ρητά στο άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68. Στην προκειμένη περίπτωση, αντιθέτως, η επικρινόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφορά της ADP περιορίζεται στη διαχείριση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και στον καθορισμό των όρων προσβάσεως στις εν λόγω εγκαταστάσεις. Οι δραστηριότητες αυτές δεν συνεπάγονται παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και, επομένως, δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87 ο οποίος, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 2, «αφορά μόνον τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας.»
- 53 Επικουρικώς, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι δραστηριότητες που αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση δεν υπάγονται στον κανονισμό 17, αλλά, δυνάμει του κανονισμού 141, στο άρθρο 89 της Συνθήκης, ακόμη και αν ο κανονισμός 3975/87 δεν εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση.
- 54 Ο επικουρικός αυτός ισχυρισμός πρέπει επίσης να απορριφθεί.
- 55 Πρώτον, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έκρινε, με την προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά UIC (σκέψη 44), ότι «ο κανονισμός 141, ο οποίος αντικαταστάθηκε μεταγενέστερα από τους τρεις επιμέρους κανονισμούς» και, ιδίως, από τον κανονισμό 3975/87 όσον αφορά τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, «απέκλεισε το σύνολο του τομέα των μεταφορών (από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17)». Εφόσον ο κανονισμός 141 αντικαταστάθηκε, όσον αφορά τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, από τον κανονισμό 3975/87, όλες οι δραστηριότητες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών που δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87 υπάγονται αναγκαστικά στον κανονισμό 17 και όχι στο άρθρο 89 της Συνθήκης.

- 56 Δεύτερον, ακόμη και αν από την εφαρμογή του κανονισμού 17 αποκλείεται «το σύνολο του τομέα των μεταφορών», ο κανονισμός 141 δεν όρισε, όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από την τρίτη αιτιολογική σκέψη του, ότι ο κανονισμός 17 εφαρμόζεται μόνον στις δραστηριότητες που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών μεταφορών. Διαπιστώθηκε ότι οι δραστηριότητες που αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αφορούν άμεσα την παροχή τέτοιων υπηρεσιών.
- 57 Τρίτον, χωρίς καν να ληφθεί υπόψη η προϋπόθεση υπάρξεως αμέσου συνδέσμου με την παροχή υπηρεσιών μεταφορών που αναγράφεται στην τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 141, η μη εφαρμογή του κανονισμού 17 στον τομέα των μεταφορών δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν ακολουθηθεί διασταλτική ερμηνεία, να ισχύει για τις δραστηριότητες της ADP που αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση, εφόσον αυτές δεν αφορούν τις αεροπορικές μεταφορές, αλλά τον ορισμό των συνθηκών προσβάσεως σε προϋπάρχουσες στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών δραστηριότητες.
- 58 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή εφάρμοσε τον κανονισμό 17 και ο πρώτος λόγος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

2. Επί του δεύτερου λόγου που αντλείται από την παράβαση του δικαιώματος άμυνας

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 59 Η ADP ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή διασαφήνισε κατηγορηματικά, κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997, το πεδίο εφαρμογής της ανακοινώσεώς της αιτιάσεων, μεταξύ άλλων του σημείου 80 αυτής, σχετικά με τη μεταχείριση της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων και της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους αντιστοίχως, υπό την έννοια ότι τα εμπορικά τέλη που επιβάλλονται στις δύο αυτές μορφές

υπηρεσιών δεν μπορούν να είναι όμοια. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 117 και 122 της προσβαλλομένης απόφασης καθώς και από ανακοινωθέν Τύπου της 18ης Ιουνίου 1998 προκύπτει ότι η Επιτροπή θεωρεί στο εξής ότι οι εν λόγω συντελεστές πρέπει να είναι ταυτόσημοι. Η διατύπωση των αιτιάσεων στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας είναι, επομένως, διαφορετική από εκείνη που ακολουθήθηκε στην προσβαλλόμενη απόφαση, γεγονός που προσβάλλει το δικαίωμα άμυνας της προσφεύγουσας.

- 60 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε, στο υπόμνημά της αντικρούσεως, ότι απαιτεί, με την προσβαλλόμενη απόφαση, τα εμπορικά τέλη να έχουν τον ίδιο συντελεστή. Τονίζει, συναφώς, ότι, αντιθέτως, η Επιτροπή σημείωσε, με τη σκέψη 197 του υπομνήματός της απαντήσεως, ότι, «επιβάλλοντας διαφορετικούς χρηματοοικονομικούς όρους στους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους για τις ίδιες υπηρεσίες διαχειρίσεως του αερολιμένα, αναλόγως του εάν αυτοί εφαρμόζουν ή όχι την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων— οι συντελεστές των εμπορικών τελών ποικίλλουν ανά περίπτωση αναλόγως των φορέων παροχής υπηρεσιών [...] —, η ADP παραβαίνει το άρθρο 86 της Συνθήκης».
- 61 Η διάκριση που προτείνει η Επιτροπή στο πλαίσιο της ένδικης διαδικασίας μεταξύ «ταυτόσημων εμπορικών τελών» και «ταυτόσημης εφαρμογής του καθεστώτος τελών» αποτελεί λεκτικό τέχνασμα.
- 62 Η καθής αμφισβητεί ότι υφίσταται αντίφαση μεταξύ της προσβαλλομένης αποφάσεως και της θέσεως που διατύπωσε κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 63 Επιβάλλεται η διαπίστωση, πρώτον, ότι, κατά την προσφεύγουσα, η προσβαλλόμενη απόφαση αντιφάσκει όχι με την ανακοίνωση των αιτιάσεων, αλλά με την ερμηνεία της ανακοινώσεως αυτής από την Επιτροπή κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου

1997. Συνεπώς, το επιχείρημα αυτό, ακόμη και αν θεωρηθεί βάσιμο, δεν μπορεί να αποδείξει προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας δυναμένη να επιφέρει την ακύρωση της προσβαλλομένης απόφασης. Πράγματι, δεδομένου ότι η απάντηση στην ανακοίνωση των αιτιάσεων προηγήθηκε της ακροάσεως, η προσφεύγουσα είχε τη δυνατότητα να υποβάλει γραπτώς τις παρατηρήσεις της επί των αιτιάσεων που επαναλαμβάνονται στην προσβαλλόμενη απόφαση.

- 64 Δεύτερον, η αντίφαση που επικαλείται η προσφεύγουσα είναι ανύπαρκτη.
- 65 Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, απαίτηση επιβολής των ιδίων τελών για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους δεν υφίσταται ούτε στην ανακοίνωση των αιτιάσεων ούτε στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 66 Έτσι, στην ανακοίνωση των αιτιάσεων αναφέρεται ότι «τα έξοδα και η αμοιβή της ADP σχετικά με τον έλεγχο και την οργάνωση της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους ή εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων πρέπει να κατανέμονται μεταξύ των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων κατά τρόπο δίκαιο και όχι μεροληπτικό» (σημείο 75), ότι «μη δικαιολογημένη διαφοροποίηση των συντελεστών των εμπορικών τελών επηρεάζει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους» (σημείο 76), ότι «για να μην υπάρχουν στρεβλώσεις μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών και χρηστών επιβάλλεται επομένως να εφαρμοστεί δίκαιο καθεστώς εμπορικών τελών κατά τρόπο ταυτόσημο για όλες τις επιχειρήσεις που κατέχουν άδεια παροχής, στον ίδιο αερολιμένα, υπηρεσιών εδάφους του ίδιου τύπου, περιλαμβανομένων των υπηρεσιών εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων» (σημείο 80), ότι «εν προκειμένω, η ADP δεν επιβάλλει κανένα καθεστώς εμπορικών τελών που να καθορίζει με ορισμένο τρόπο τον συντελεστή του εμπορικού τέλους επί του κύκλου εργασιών», ότι «σύμφωνα με τους ενδιαφερόμενους φορείς παροχής υπηρεσιών ή χρήστες, τα ποσοστά αυτά τελών ποικίλλουν έτσι [...], ενώ η ADP δεν είχε εκθέσει κανέναν αντικειμενικό λόγο που να δικαιολογεί τις διαφοροποιήσεις αυτές στη μεταχείριση» (σημείο 82) και, τέλος, ότι, «βάσει των προηγηθεισών αιτιολογικών σκέψεων, τα εμπορικά τέλη που επιβάλλει η ADP στις προπαρατεθεισες υπηρεσίες εδάφους φαίνονται άνισα» (σκέψη 83). Από τα χωρία αυτά προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν απαιτεί, στην ανακοίνωσή της των αιτιάσεων, τα ίδια τέλη, αλλά μόνον δίκαια τέλη, ενώ εξυπακούεται ότι ενδεχόμενες διαφορές των προϋποθέσεων που παρέχονται στους φορείς παροχής υπηρεσιών πρέπει να δικαιολογούνται βάσει

λόγων αντικειμενικών και όχι ανίσων. Η Επιτροπή αφήνει έτσι ανοιχτό το ενδεχόμενο επιβολής διαφορετικών τελών, αλλά τονίζει ότι η ADP δεν προέβαλε εν προκειμένω κανένα αντικειμενικό λόγο που να δικαιολογεί τις διαπιστωθείσες αποκλίσεις.

- 67 Ομοίως, η Επιτροπή επιβάλλει στην ADP, με το άρθρο 2 του διατακτικού της προσβαλλομένης απόφασης, να «παύσει την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 προτείνοντας στους ενδιαφερόμενους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αμερόληπτο καθεστώς εμπορικών τελών». Επιβάλλεται, επομένως, η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν απαιτεί, με την προσβαλλόμενη απόφαση, να ταυτίζονται τα τέλη, αλλά μόνον να είναι δίκαια.
- 68 Ο σαφής χαρακτήρας του διατακτικού ουδόλως αμφισβητείται με τις σκέψεις 117 και 122 της προσβαλλομένης απόφασης. Πρώτον, η Επιτροπή δεν ισχυρίστηκε ούτε με τις σκέψεις αυτές, που επικαλείται η προσφεύγουσα, ούτε, άλλωστε, σε καμία άλλη διάταξη της προσβαλλομένης απόφασης, ότι τα τέλη πρέπει να είναι «τα ίδια». Δεύτερον, οι σκέψεις 117 και 122 δεν περιέχουν καμία υποχρέωση της ADP παρά μόνο διαπιστώσεις σχετικά με τις αδυναμίες των συντελεστών που επιβάλλονται στις δραστηριότητες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και με το πλεονέκτημα που αυτό συνεπάγεται για τους φορείς παροχής των υπηρεσιών αυτών. Τρίτον, επιβάλλεται να τονιστεί ότι η Επιτροπή παρατηρεί, αντιθέτως, με την αιτιολογική σκέψη 120 της προσβαλλομένης απόφασης, ότι ο περιορισμός της εξουσίας εκμεταλλεύσεως στις δραστηριότητες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων μπορεί να επιφέρει οικονομικά μειονεκτήματα (προβλήματα αποδοτικότητας των επενδύσεων) ικανά να δικαιολογήσουν, βάσει αντικειμενικών και όχι ανίσων αιτιολογικών σκέψεων, ενδεχόμενη διαφοροποίηση των συννομολογηθέντων όρων. Η Επιτροπή αντιμετωπίζει, επομένως, το ενδεχόμενο επιβολής όχι των ίδιων τελών στην αυτοεξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και στην παροχή υπηρεσιών σε τρίτους. Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 121 της προσβαλλομένης απόφασης αναφέρεται ότι, όσον αφορά την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, το τέλος μπορεί να υπολογιστεί επί βάσεως διάφορης του κύκλου εργασιών (αριθμός των εξυπηρετούμενων επιβατών ή των καθαρισμένων συσκευών). Τέλος, διευκρινίζεται, με την αιτιολογική σκέψη 124 της προσβαλλομένης απόφασης και υπό τον τίτλο «συμπέρασμα όσον αφορά τα εμπορικά τέλη», ότι «για να μην υπάρχουν στρεβλώσεις μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσιών και των χρηστών επιβάλλεται να εφαρμοστεί ένα δίκαιο καθεστώς εμπορικών τελών σε όλες τις επιχειρήσεις που κατέχουν άδεια παροχής, στον ίδιο αερολμμένα, υπηρεσιών εδάφους του ίδιου τύπου, περιλαμβανομένων των υπηρεσιών εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων».

- 69 Η Επιτροπή δέχεται έτσι, τόσο με την ανακοίνωση των αιτιάσεων όσο και με τις αιτιολογικές σκέψεις και το διατακτικό της προσβαλλομένης απόφασής της, το ενδεχόμενο επιβολής διαφορετικών εμπορικών τελών υπό τον όρον ότι η διαφοροποίηση αυτή δικαιολογείται βάσει αντικειμενικής και δίκαιης αιτιολογίας.
- 70 Οι εξηγήσεις της Επιτροπής κατά την ακρόαση της 16ης Απριλίου 1997 αντιστοιχούν επομένως στο περιεχόμενο της ανακοινώσεως των αιτιάσεων και είναι σύμφωνες με την προσβαλλόμενη απόφαση.
- 71 Επομένως, ο λόγος πρέπει να απορριφθεί.

3. Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την παράβαση υποχρεώσεως αιτιολογήσεως

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 72 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν τηρεί τις υποχρεώσεις αιτιολογήσεως, καθόσον υφίσταται αμφιβολία σχετικά με τη φύση και την έκταση των παραβάσεων στο μέτρο που η απόφαση δεν επιτρέπει να γνωστεί αν η Επιτροπή απαιτεί ή όχι την επιβολή των ίδιων τελών στην αυτοεξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και στην παροχή υπηρεσιών σε τρίτους. Το άρθρο 2 του διατακτικού της προσβαλλομένης απόφασής που δίνει εντολή στην ADP να προτείνει «αμερόληπτο» καθεστώς τελών προϋποθέτει, τουλάχιστον, ότι η Επιτροπή έχει διευκρινίσει με σαφήνεια ποιες συμπεριφορές απαγορεύονται. Η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, αν και η Επιτροπή επιχειρεί να εκθέσει τι δεν προτίθεται να κάνει με την προσβαλλόμενη απόφαση, αντιθέτως δεν ορίζει σαφώς και με ακρίβεια τι, συγκεκριμένα, επιβάλλει.

- 73 Ο προσφεύγων ισχυρίζεται, επίσης, ότι η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως πάσχει πολλαπλώς.
- 74 Έτσι, παρά το γεγονός ότι η προσβαλλόμενη απόφαση φαίνεται να αφορά όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών ή τους χρήστες που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους ή εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων, η Επιτροπή διευκρινίζει με την αιτιολογική σκέψη 5: «Οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ της ADP και των άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, περιλαμβανομένων ορισμένων αεροπορικών εταιρειών που εφαρμόζουν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, εξετάστηκαν από την Επιτροπή στο πλαίσιο της εν λόγω υποθέσεως. Μολονότι οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν αποτελούν αντικείμενο της διαδικασίας, θα αναφερθούν στη συνέχεια του κειμένου.» Η ADP εκτιμά ότι δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι η διαδικασία δεν αφορά τις επιχειρήσεις αυτές, ενώ η διαπίστωση της παραβάσεως και η εντολή τις αφορούν.
- 75 Ομοίως, κατά την προσφεύγουσα, η Επιτροπή ισχυρίζεται, πρώτον, ότι δεν είναι υποχρεωμένη να αποφανθεί επί του επιπέδου των τελών που συνδέονται με τη χρήση των εγκαταστάσεων, κατόπιν αντιφάσκει δηλώνοντας με την αιτιολογική σκέψη 127 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι «δεν έχει αντίρρηση [...] να συμπεριληφθεί ένα δημόσιο τέλος στο σύνολο των επιβαλλομένων τελών [...]».
- 76 Τέλος, λόγω της μείας των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του Roissy-CDG και της εντολής της Επιτροπής στην ADP να προτείνει ένα καθεστώς τελών εξακολουθεί να υφίσταται αβεβαιότητα ως προς το εάν τα τέλη πρέπει να είναι τα ίδια σε κάθε αερολιμένα ή απλώς στο σύνολο των παρισυνών αερολιμένων.
- 77 Η καθής υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι επαρκώς αιτιολογημένη.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 78 Η προσφεύγουσα διατυπώνει πέντε λόγους προς στήριξη του λόγου ακυρώσεως που αντλείται από παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως.
- 79 Πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι λόγω της προσβαλλομένης αποφάσεως εξακολουθεί να υφίσταται αμφιβολία ως προς το εάν τα επιβαλλόμενα στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων τέλη πρέπει να ταυτίζονται με τα επιβαλλόμενα στην παροχή υπηρεσιών σε τρίτους.
- 80 Όπως προκύπτει από την εξέταση του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, η προσβαλλόμενη απόφαση είναι επαρκώς και ορθώς αιτιολογημένη όσον αφορά την ένδειξη ότι τα τέλη που επιβάλλει η ADP στους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους πρέπει να είναι δίκαια. Δεν υφίσταται αμφιβολία όσον αφορά την έκταση της εντολής που δόθηκε στην ADP. Πράγματι, καμία διάταξη της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν απαιτεί την επιβολή των ίδιων τελών από την ADP. Επιβάλλεται μόνο τα τέλη να είναι δίκαια, ενώ εξυπακούεται ότι, εφόσον οι υπηρεσίες διαχειρίσεως αερολιμένων που παρέχει η ADP είναι οι ίδιες για όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών, κάθε διαφοροποίηση στη μεταχείριση μεταξύ των τελευταίων πρέπει να δικαιολογείται από αντικειμενικούς και δίκαιους λόγους.
- 81 Δεύτερον, η προσφεύγουσα εκτιμά ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιλαμβάνει καμιά ένδειξη σχετικά με το τι, συγκεκριμένα, πρέπει να γίνει ούτε σχετικά με τις συμπεριφορές που πρέπει να αποφευχθούν στο μέλλον.
- 82 Επιβάλλεται να υπομνησθεί, συναφώς, ότι κατά πάγια νομολογία η άσκηση της εξουσίας της Επιτροπής να απευθύνει εντολές «πρέπει να γίνεται σε συνάρτηση προς τη φύση της διαπιστούμενης παραβάσεως και μπορεί να περιλαμβάνει τόσο την επιταγή εκτελέσεως ορισμένων δραστηριοτήτων ή παροχών που παραλήφθηκαν παράνομα, όσο και την απαγόρευση συνεχίσεως ορισμένων δραστηριοτήτων,

πρακτικών ή καταστάσεων, αντιθέτων προς τη Συνθήκη» (απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 1974, 6/73 και 7/73, Istituto chemioterapico italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 127, σκέψη 45), ενώ η εξουσία αυτή πρέπει να ασκείται στο πλαίσιο της ελευθερίας συνάψεως συμβάσεων (απόφαση του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, T-24/90, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2223, σκέψη 51).

- 83 Εν προκειμένω, η Επιτροπή διαπίστωσε, με το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η ADP παρέβη το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΚ χρησιμοποιώντας τη δεσπόζουσα θέση της για να επιβάλλει, κατά τρόπο μεροληπτικό, στους φορείς παροχής ορισμένου είδους υπηρεσιών εδάφους, εμπορικά τέλη στους παρισυνούς αερολιμένες του Orly και του Roissy-CDG και έδωσε εντολή στην ADP, με το άρθρο 2, να παύσει την παράβαση αυτή προτείνοντας στους ενδιαφερόμενους φορείς παροχής υπηρεσιών αμερόληπτο καθεστώς εμπορικών τελών εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω αποφάσεως. Από τα άρθρα αυτά προκύπτει σαφώς συγκεκριμένη υποχρέωση προς επίτευξη αποτελέσματος η οποία, ενόψει του συνόλου της αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως, επιβάλλει στην ADP να παύσει να απαιτεί, κατά τρόπο μεροληπτικό, εμπορικά τέλη από τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους στους εν λόγω αερολιμένες. Η προσβαλλόμενη απόφαση προβλέπει, επομένως, σαφή υποχρέωση, σχετικά με την οποία η ADP δεν μπορεί να πλανηθεί ούτε από νομικής ούτε από πραγματικής απόψεως, ενώ παράλληλα δεν προσβάλλει την ελευθερία συνάψεως συμβάσεων των μερών. Επομένως, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να επιβάλλει στην ADP τους τρόπους με τους οποίους αυτή οφείλει να υλοποιήσει το αμερόληπτο καθεστώς εμπορικών τελών.
- 84 Τρίτον, η προσφεύγουσα εκτιμά, επικαλούμενη την αιτιολογική σκέψη 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η αιτιολογία αυτή παρουσιάζει ασυνέπεια, καθόσον η Επιτροπή εξέτασε τις συμβατικές της σχέσεις με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, σημειώνοντας συγχρόνως ότι η εν λόγω απόφαση δεν αφορά τους φορείς αυτούς παροχής υπηρεσιών, οι οποίοι αναφέρονται ονομαστικώς.
- 85 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Προκειμένου να στηριχθεί ανάλυση της εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης στην ADP από πραγματικής και νομικής απόψεως, ήταν απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι συμβατικές σχέσεις που αυτή διατηρεί με τους συμβαλλομένους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του Roissy-CDG. Επιπλέον, η προσβαλλόμενη απόφαση

αφορά το σύνολο των φορέων παροχής υπηρεσιών ή χρηστών που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες, διότι επηρεάζει τις τιμές παροχής υπηρεσιών εδάφους στους παρισυνούς αερολιμένες. Ωστόσο, η ADP καταλήγει να είναι η μόνη επιχείρηση που μπορεί να κολαστεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης. Επομένως, η Επιτροπή ορθώς θεώρησε ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά τους φορείς παροχής υπηρεσιών, αλλά δεν «κάνει μνεία» αυτών, δηλαδή αυτοί δεν περιλαμβάνονται στους «ενδιαφερόμενους» υπό την έννοια του άρθρου 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 17. Επομένως, το γεγονός ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη και εξέτασε τις εμπορικές σχέσεις της ADP με τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, χωρίς να κάνει μνεία αυτών στο διατακτικό της εν λόγω αποφάσεως, δεν συνιστά παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως.

86 Τέταρτον, ο προσφεύγων υποστηρίζει ότι υφίσταται αντίφαση στην προσβαλλόμενη απόφαση μεταξύ της αιτιολογικής σκέψεως 98, κατὰ την οποία η Επιτροπή «δεν καλείται να εκφέρει γνώμη όσον αφορά τα επίπεδα δημόσιων τελών που ζητούνται από τους φορείς παροχής υπηρεσιών», και της αιτιολογικής σκέψης 127, όπου εκτίθεται:

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

87 Επιβάλλεται να τονιστεί, συναφώς, ότι η Επιτροπή δεν προέβη, με την αιτιολογική σκέψη 127 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε καμία αξιολόγηση του ύψους του δημοσίου τέλους, αλλ' απλώς εξέφρασε εκτίμηση σχετικά με τις συνέπειες της απουσίας ενός τέτοιου τέλους επί του ύψους του συνολικού τέλους που κατέβαλλε η AFS στην ADP. Η αιτιολογική σκέψη 127 της προσβαλλομένης αποφάσεως παραπέμπει, πράγματι, ρητώς στην αιτιολογική σκέψη 112 αυτής, στην οποία η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, δυνάμει της εμπορικής συμβάσεως που συνήψε με την ADP, δεν επιβάλλεται δημόσιο τέλος στην AFS και ότι «η διαφορά των εμπορικών τελών που καταβλήθηκαν αντίστοιχα [...] είναι σαφώς σημαντικότερη απ' ό,τι θα δικαιολογούσε ο συνυπολογισμός μιας δημόσιας συνιστώσας στο εμπορικό τέλος που καταβάλλει σε

ετήσια βάση η AFS». Επομένως, η αιτιολογική σκέψη 112 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν περιέχει αξιολόγηση των δημοσίων τελών. Κατά συνέπεια, δεν υφίσταται αντίφαση μεταξύ των αιτιολογικών σκέψεων 127 και 98 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

- 88 Πέμπτον, ο προσφεύγων εκτιμά ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν ορίζει αν τα τέλη πρέπει να είναι τα ίδια σε κάθε αερολιμένα ή απλώς στο σύνολο των παρισινών αερολιμένων.
- 89 Επιβάλλεται να υπομνησθεί κατ' αρχάς, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι απολύτως σαφής, καθόσον επιβάλλει στην ADP όχι να προτείνει τα ίδια τέλη, αλλά να παύσει το καθεστώς των άνισων τελών.
- 90 Στη συνέχεια, από την προσβαλλόμενη απόφαση και ειδικότερα από τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 63 και 71, σχετικά με την αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη, προκύπτει ότι ένα δίκαιο καθεστώς εμπορικών τελών πρέπει να εφαρμοστεί στο σύνολο των διεθνών παρισινών αερολιμένων που έχει αναλάβει η ADP, δηλαδή το Orly και το Roissy-CDG.
- 91 Συνεπώς, η πέμπτη αιτίαση που επικαλείται η προσφεύγουσα προς στήριξη του τρίτου λόγου ακυρώσεως πρέπει επίσης να απορριφθεί.
- 92 Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο λόγος που αντλείται από την παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως είναι αβάσιμος.

4. Επί του τετάρτου λόγου που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης

- 93 Ο λόγος αυτός διαιρείται σε πέντε σκέλη.

Επί του πρώτου σκέλους του λόγου που αντλείται από το γεγονός ότι η ADP δεν ασκεί, με την εν λόγω δραστηριότητα, επιχειρηματική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 94 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή αλλοίωσε σημαντικά την εν λόγω δραστηριότητα στην παρούσα υπόθεση. Οι δραστηριότητες της ADP που αναφέρει η Επιτροπή, δηλαδή οι υπηρεσίες φορέα διαχείρισης των παρισινών αερολιμένων, δεν συνιστούν την αντιπαροχή του επίμαχου τέλους. Το τελευταίο αυτό, κατά το σταθερό και κατά το μεταβλητό του μέρος, οφείλεται λόγω της αποκλειστικής κατοχής μέρους της δημόσιας ιδιοκτησίας και όχι ως αντιπαροχή της άδειας των φορέων παροχής υπηρεσιών και του ελέγχου των μετακινήσεων των οχημάτων και των προσώπων στη ζώνη του αερολιμένα, που υπάγονται στην άσκηση δραστηριότητας αστυνομώσεως, η οποία δεν υπόκειται σε τέλος. Η οργάνωση των δραστηριοτήτων που εκτυλίσσονται στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις αποτελεί αποστολή παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δεν συνεπάγεται την υποχρέωση καταβολής τέλους.
- 95 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, συναφώς, ότι η εταιρία HRS, φορέας παροχής υπηρεσιών εδάφους στους παρισινούς αερολιμένες, ασκεί τη δραστηριότητά της παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας για την εταιρία AOM εκτός της ζώνης του αερολιμένα και δεν καταβάλλει σ' αυτήν κανένα τέλος.
- 96 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, στη συνέχεια, ότι δεν έχει την ιδιότητα της επιχειρήσεως υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης. Θυμίζει ότι οι οντότητες οι

δραστηριότητες των οποίων δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα, όπως οι δραστηριότητες που ασκούν τα νομικά πρόσωπα υπό μορφή δημοσίας εξουσίας, δεν αποτελούν επιχειρήσεις (απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Φεβρουαρίου 1993, C-159/91 et C-160/91, Roucet και Pistre, Συλλογή 1993, σ. I-637· προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Tesauro στην απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Ιανουαρίου 1994, C-364/92, SAT Fluggesellschaft, Συλλογή 1994, σ. I-43, σ. I-45, σκέψη 9).

- 97 Η διαχείριση δημόσιας ιδιοκτησίας δεν μπορεί, επομένως, να συνιστά οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια των άρθρων 85 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 81 ΕΚ) και 86 της Συνθήκης.
- 98 Πράγματι, αφενός, η δραστηριότητα αυτή ασκείται κατά τους κανόνες της δημόσιας διοικήσεως που είναι εντελώς διαφορετικοί από εκείνους του ιδιωτικού δικαίου. Το γεγονός ότι πρέπει να καθιερωθούν τα δημόσια αγαθά ως κοινής χρήσεως εξηγεί τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της εισπράξεως τέλους σε περίπτωση κατοχής της δημόσιας ιδιοκτησίας. Αφετέρου, η διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας δεν έχει ούτε το ίδιο αντικείμενο ούτε την ίδια φύση όπως μια δραστηριότητα βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα. Θυμίζοντας ότι, κατά τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Mischo στην απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Ιουνίου 1987, 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1987, σ. 2599, 2609), επιβάλλεται να ληφθεί υπόψη η άσκηση δημόσιας εξουσίας και η διαφύλαξη των γενικών συμφερόντων του κράτους ή των άλλων δημοσίων οργανισμών προκειμένου να γίνει διάκριση μεταξύ «δημόσιας εξουσίας» και «δημόσιας επιχειρήσεως», η προσφεύγουσα τονίζει ότι η διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας ενέχει ακριβώς την άσκηση δημόσιας εξουσίας. Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι το *cour d'appel de Paris* (απόφαση 97/08842 της 20ής Ιανουαρίου 1998, *Chambre syndicale nationale de vente et services automatiques*) επιβεβαίωσε ότι η απαίτηση υπογραφής συμβάσεως κατοχής της δημόσιας ιδιοκτησίας και καταβολής τέλους δεν εμπίπτει στις δραστηριότητες παραγωγής, διανομής ή υπηρεσίας υπό την έννοια του γαλλικού δικαίου του ανταγωνισμού, αλλά σε πράξεις διαχειρίσεως της δημόσιας ιδιοκτησίας και ασκήσεως δημόσιας εξουσίας.
- 99 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, επικουρικώς, ότι η έγκριση των φορέων παροχής υπηρεσιών, ο έλεγχος των μετακινήσεων των οχημάτων και η οργάνωση των δραστηριοτήτων στους αερολιμένες δεν της προσδίδουν την ιδιότητα της επιχειρήσεως, αλλά αποτελούν έκφραση της ιδιότητάς της ως δημόσιας αρχής.

100 Η ADP εκτιμά ότι οι αποφάσεις που παρέθεσε η Επιτροπή στο υπόμνημά της απαντήσεως προκειμένου να δικαιολογήσει την ιδιότητά της ως επιχειρήσεως δεν έχουν σημασία εν προκειμένω. Τονίζει ότι στο πλαίσιο της υποθέσεως που οδήγησε στην έκδοση της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 20ής Μαρτίου 1985, 41/83, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 873), ουδέποτε υποστηρίχθηκε ότι η δραστηριότητα της εταιρίας British Telecommunications (BT) προϋπέθετε την άσκηση δημόσιας εξουσίας και ότι, επιπλέον, η υπόθεση αυτή αφορούσε την παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών, δραστηριότητα που δεν έχει καμία σχέση με τη διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας. Τονίζει ότι, στο πλαίσιο της υποθέσεως που οδήγησε στην έκδοση της αποφάσεως του Πρωτοδικείου της 21ης Οκτωβρίου 1997, T-229/94, Deutsche Bahn κατά Επιτροπής (Συλλογή 1997, σ. II-1689), δεν τέθηκε καν το ζήτημα της φύσεως των εν λόγω δραστηριοτήτων. Επιπλέον, η απόφαση αυτή δεν ασχολείται με ζητήματα σχετικά με την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας, αλλά με υπηρεσίες παροχής ατμομηχανών και υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Τέλος, η απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Μαΐου 1994, C-18/93, Corsica Ferries (Συλλογή 1994, σ. I-1783), αφορά τις δραστηριότητες πλοηγήσεως και όχι την κατοχή δημόσιας ιδιοκτησίας.

101 Επομένως, κακώς η Επιτροπή προσπαθεί να στηριχθεί στο γαλλικό δίκαιο για να δικαιολογήσει την ιδιότητα της ADP ως επιχειρήσεως. Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, συναφώς, ότι η παρατεθείσα από την Επιτροπή απόφαση 98-D-34 της 2ας Ιουνίου 1998 του γαλλικού conseil de la concurrence προσβλήθηκε με έφεση ενώπιον του cour d'appel de Paris. Κατά τη δημόσια συνεδρίαση, η προσφεύγουσα τόνισε ότι το Tribunal des conflits εξαφάνισε, με την από 18 Οκτωβρίου 1999 απόφασή του, την από 23 Φεβρουαρίου 1999 απόφαση του cour d'appel de Paris, που είχε επικυρώσει την απόφαση εκείνη. Το Tribunal des conflits έκρινε ρητώς, με την απόφασή του, ότι η διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας αποτελεί άσκηση δημόσιας εξουσίας και όχι οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια της γαλλικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού.

102 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται επίσης ότι η προπαρατεθείσα απόφαση του cour d'appel de Paris της 20ής Ιανουαρίου 1998 έκρινε ρητώς ότι η απόφαση σχετικά με την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας και τους όρους της, μεταξύ άλλων την καταβολή τέλους, δεν υπάγεται σε δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών που υπόκειται στο γαλλικό δίκαιο του ανταγωνισμού. Η διάκριση μεταξύ «διοικήσεως» και «διαχειρίσεως» της περιουσίας του δημοσίου που κάνει η Επιτροπή στο υπόμνημά της αντικρούσεως δεν βρίσκει, επομένως, έρεισμα.

- 103 Η προσφεύγουσα τονίζει ακόμη ότι το Tribunal des conflits έκρινε, με την από 13 Δεκεμβρίου 1976 απόφασή του (έρουχ Ζαουί κατά Aéroport de Paris), ότι «ο αερολιμένας του Παρισιού έχει αποστολή παροχής δημόσιας υπηρεσίας και διαχειρίζεται εγκαταστάσεις που έχουν χαρακτήρα δημοσίου έργου [...] οι εγκαταστάσεις αυτές [...] δεν είναι υπηρεσίες βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα».
- 104 Η προσφεύγουσα καταλήγει ότι η παρούσα υπόθεση αφορά αναμφισβήτητα αποκλειστικά τη διοίκηση και τη διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας από αυτήν, ότι η εν λόγω δραστηριότητα ενέχει άσκηση δημόσιας εξουσίας και προϋποθέτει τη διαφύλαξη των συλλογικών συμφερόντων και ότι οι εγκαταστάσεις της δεν είναι υπηρεσίες βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα.
- 105 Η καθής και η προσφεύγουσα υποστηρίζουν ότι οι εν λόγω δραστηριότητες πρέπει να θεωρηθούν επιχειρηματικές υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 106 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι δεν είναι επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης. Ισχυρίζεται, στην ουσία, ότι η Επιτροπή αλλοίωσε την εν λόγω δραστηριότητα υπό την έννοια ότι τα ελίμαχα τέλη οφείλονταν για την αποκλειστική χρήση της δημόσιας ιδιοκτησίας και όχι για τις υπηρεσίες διαχείρισεως των αερολιμένων που διασφαλίζει η προσφεύγουσα. Η διοίκηση της δημόσιας περιουσίας δεν μπορεί να συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Επικουρικώς, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι υπηρεσίες διαχείρισεως αερολιμένων, που η Επιτροπή όρισε ως συστατικές της εν λόγω δραστηριότητας, δεν της απονέμουν την ιδιότητα της επιχείρησεως.
- 107 Επιβάλλεται η διαπίστωση, εκ προοιμίου, ότι στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, η έννοια της επιχείρησεως καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί

οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδοτήσεώς του (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 23ης Απριλίου 1991, C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, I-1979, σκέψη 21, προπαρατεθείσα απόφαση Roucet και Pistre, σκέψη 17, και της 18ης Ιουνίου 1998, C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36) και ότι κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην προσφορά αγαθών και υπηρεσιών στην αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα (προπαρατεθείσα απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 7).

- 108 Επιβάλλεται, επίσης, η διευκρίνιση ότι οι διατάξεις της Συνθήκης στον τομέα του ανταγωνισμού είναι εφαρμοστέες στις δραστηριότητες του οργανισμού των οποίων μόνον ένα μέρος μπορεί να θεωρηθεί ως δραστηριότητα δημοσίας αρχής (βλ., υπό αυτή την έννοια, απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1985, 107/84, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1985, σ. 2655, σκέψεις 14 και 15).
- 109 Επομένως, το γεγονός ότι η ADP είναι δημόσιος οργανισμός που υπάγεται στο Υπουργείο Πολιτικής Αεροπορίας και διασφαλίζει τη διαχείριση εγκαταστάσεων που αποτελούν δημόσια περιουσία δεν αποκλείει καθ'αυτό τη δυνατότητα η ADP να θεωρηθεί, εν προκειμένω, επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης.
- 110 Επιβάλλεται, επομένως, να καθοριστεί κατ' αρχάς ποιες είναι οι εν λόγω δραστηριότητες και κατόπιν να εξεταστεί αν αυτές αποτελούν δραστηριότητες οικονομικής φύσεως.
- 111 Η ADP αποτελεί δημόσιο οργανισμό με χρηματοοικονομική αυτοτέλεια, ο οποίος είναι εγγεγραμμένος στο εμπορικό μητρώο του Παρισιού και ασχολείται με τη διαρρύθμιση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του συνόλου των εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας με κέντρο την περιοχή του Παρισιού που έχουν ως στόχο να διευκολύνουν την άφιξη και την αναχώρηση των αεροσκαφών, να κατευθύνουν την αεροναυτιλία, να εξασφαλίσουν την επιβίβαση, την αποβίβαση και την επίγεια μεταφορά των επιβατών, των εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου που μεταφέρεται αεροπορικά (αιτιολογική σκέψη 51 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

112 Επιβάλλεται να γίνει διάκριση μεταξύ, αφενός, των αμιγώς διοικητικών δραστηριοτήτων της ADP, μεταξύ άλλων των καθηκόντων αστυνομεύσεως, και, αφετέρου, των εν λόγω δραστηριοτήτων διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως των παρισινών αερολιμένων στις οποίες επιβάλλονται εμπορικά τέλη, το ύψος των οποίων κυμαίνεται αναλόγως του πραγματοποιούμενου κύκλου εργασιών.

113 Η Επιτροπή αμφισβητεί, με την προσβαλλόμενη απόφαση, μόνον τα εμπορικά τέλη και ορίζει την αγορά ως εκείνη της διαχειρίσεως υπηρεσιών αερολιμένα, έναντι των οποίων καταβάλλονται τα εμπορικά τέλη. Έτσι, οι αιτιολογικές σκέψεις 105 και 106 της προσβαλλομένης αποφάσεως ορίζουν:

«Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μεταβλητό εμπορικό τέλος αποτελεί επιβάρυνση πρόσβασης που καταβάλλεται έναντι της άδειας λειτουργίας στον αερολιμένα. Το εν λόγω τέλος που βασίζεται στον κύκλο εργασιών του φορέα παροχής αποτελεί αμοιβή για τις υπηρεσίες που παρέχει ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα οι οποίες δεν αφορούν τη διάθεση των ακινήτων. Οι εν λόγω υπηρεσίες του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο και την οργάνωση των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους καθώς και τη διάθεση των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούν από κοινού τόσο οι χρήστες όσο και οι φορείς παροχής που ασκούν δραστηριότητες στον αερολιμένα. Η διαχείριση των κοινόχρηστων υποδομών απαιτεί την οργάνωση και το συντονισμό του συνόλου των δραστηριοτήτων σε έναν αερολιμένα, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική και ασφαλής άσκηση τους.»

114 Η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι δεν υφίστανται δύο τέλη, το ένα δημόσιο, σταθερό, και το άλλο εμπορικό, μεταβλητό, αλλά ένα συνολικό τέλος, που μπορεί ωστόσο να αποτελείται από ένα σταθερό και ένα μεταβλητό μέρος.

115 Επιβάλλεται να τονιστεί, συναφώς, κατ' αρχάς, ότι, τουλάχιστον από απόψεως δικαίου του ανταγωνισμού, η τελευταία αυτή διάταξη δεν έχει πρακτικές συνέπειες και παραμένει, επομένως, αμιγώς θεωρητική.

- 116 Στη συνέχεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι συμβάσεις της ADP με την AFS, αφενός, και την OAT, αφετέρου, διακρίνουν σαφώς, όσον αφορά τις οφειλόμενες από τον φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους οικονομικές αντιπαροχές, μεταξύ της προβλεπόμενης ως αντάλλαγμα για τη διάθεση ακινήτων και της αντιστοιχούσας στην άδεια εκμεταλλεύσεως, η οποία υπολογίζεται αναλόγως του κύκλου εργασιών. Έτσι, το άρθρο 23 της σύμβασης μεταξύ της ADP και της AFS κάνει λόγο για άδεια καταλήψεως και εκμεταλλεύσεως και κατόπιν ορίζει ότι δεν επιβάλλεται κανένα δημόσιο τέλος και ότι το εμπορικό τέλος θα υπολογίζεται ανάλογα με τον κύκλο εργασιών. Ομοίως, το άρθρο 14 της σύμβασης μεταξύ της ADP και της OAT ορίζει ότι η OAT οφείλει να καταβάλει στην ADP τέλος που αποτελείται από ένα σταθερό μέρος, έναντι της κατοχής του συνόλου ή μέρους των αναγκαίων για την εκμετάλλευση της δραστηριότητας για την οποία παρέχεται η άδεια εγκαταστάσεων και ένα μεταβλητό μέρος, ύψους αναλόγου με την ασκούμενη δραστηριότητα.
- 117 Επομένως, η Επιτροπή δικαίως διακρίνει, με την προσβαλλόμενη απόφαση, μεταξύ, αφενός, της χρήσεως γηπέδων, κτιρίων και εξοπλισμών που βρίσκονται εντός της περιμέτρου του αερολιμένα, ως αντάλλαγμα της οποίας ο φορέας παροχής υπηρεσιών καταβάλλει δημόσιο τέλος και, αφετέρου, των υπηρεσιών διαχειρίσεως του αερολιμένα και την άδεια παροχής υπηρεσιών εδάφους, ως αντάλλαγμα των οποίων ο φορέας παροχής υπηρεσιών καταβάλλει εμπορικό τέλος. Το γεγονός ότι ο κύκλος εργασιών που αντιστοιχεί στην παροχή υπηρεσιών παρασκευής τροφίμων σε πελάτες εκτός του αερολιμένα δεν λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό του εμπορικού τέλους επιβεβαιώνει επίσης την εκτίμηση ότι το τέλος αυτό συνιστά αντιπαροχή όχι για την αποκλειστική κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας, αλλά, αντιθέτως προς ό,τι ισχυρίζεται η προσφεύγουσα, για την άδεια εκμεταλλεύσεως στον αερολιμένα και για τις υπηρεσίες διαχειρίσεως των αερολιμενικών υποδομών που διασφαλίζει.
- 118 Επομένως, η Επιτροπή ορθώς έκρινε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι τα εν λόγω εμπορικά τέλη αποτελούν την αντιπαροχή των υπηρεσιών διαχειρίσεως που διασφαλίζει η ADP και της διαθέσεως κοινόχρηστων εγκαταστάσεων από τους χρήστες και τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους εντός του αερολιμένα.
- 119 Επιβάλλεται, στη συνέχεια, να εξεταστεί αν οι υπηρεσίες αυτές συνιστούν επιχειρηματική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης.

- 120 Η ADP καθορίζει, με τη δραστηριότητά της ως φορέα διαχείρισεως των αερολιμενικών υποδομών, τον τρόπο και τους όρους ασκήσεως της δραστηριότητας των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους και εισπράττει, ως αντιπαροχή, το επίμαχο τέλος. Η δραστηριότητα αυτή της ADP δεν μπορεί να θεωρηθεί δραστηριότητα αστυνομεύσεως. Η ύπαρξη στο εθνικό δίκαιο συστήματος ειδικής αστυνομεύσεως για τη δημόσια ιδιοκτησία ουδόλως είναι ασυμβίβαστη με την άσκηση δραστηριοτήτων οικονομικής φύσεως επί της δημόσιας ιδιοκτησίας. Έτσι, η διάθεση αεροπορικών εγκαταστάσεων από την ADP συμβάλλει στην εκτέλεση ενός συνόλου υπηρεσιών οικονομικής φύσεως επί της δημόσιας ιδιοκτησίας και συμμετέχει, κατ' αυτόν τον τρόπο, στην οικονομική της δραστηριότητα. Επομένως, το γεγονός ότι οι συμβάσεις μεταξύ της ADP και των φορέων παροχής υπηρεσιών συνήφθησαν στο πλαίσιο του γαλλικού δικαίου των συμβάσεων περί κατοχής της δημόσιας ιδιοκτησίας, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την αιτιολογία επί της οποίας βασίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση.
- 121 Η διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων στις αεροπορικές εταιρίες και τους διαφόρους φορείς παροχής υπηρεσιών, έναντι καταβολής τέλους το ύψος του οποίου καθορίζεται ελεύθερα από την ADP, πρέπει να θεωρηθεί δραστηριότητα οικονομικής φύσεως.
- 122 Ομοίως, οι εγκαταστάσεις των παρισινών αερολιμένων αποτελούν ουσιαστική ευκολία υπό την έννοια ότι η χρήση τους είναι απαραίτητη για την παροχή διαφόρων υπηρεσιών, ιδίως υπηρεσιών εδάφους. Η διαχείριση και διάθεση των εγκαταστάσεων αυτών για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών συνιστούν οικονομική δραστηριότητα.
- 123 Η νομολογία επιβεβαιώνει την ανάλυση αυτή. Έτσι, το Δικαστήριο έκρινε, με την προπαρατεθείσα απόφαση Ιταλία κατά Επιτροπής (σκέψεις 18 έως 20), ότι η δραστηριότητα με την οποία η ΒΤ διαχειρίζεται τις δημόσιες εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών και τις διαθέτει, έναντι καταβολής τελών, στη διάθεση των χρησιμοποιούντων αυτές, αποτελεί επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία, ως εκ της φύσεώς της, υπόκειται στις υποχρεώσεις του άρθρου 86 της Συνθήκης και ότι οι κανόνες που θέσπισε η ΒΤ στο πλαίσιο της κανονιστικής εξουσίας που της

χορηγήθηκε από τον νόμο πρέπει να θεωρηθούν ότι αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της επιχειρηματικής της δραστηριότητας, στο μέτρο που ο Βρετανός νομοθέτης με κανένα τρόπο δεν προκαθόρισε το περιεχόμενο των εν λόγω κανόνων. Ομοίως, από την προπαρατεθείσα απόφαση Deutsche Bahn κατά Επιτροπής προκύπτει ότι η προμήθεια σιδηροδρομικών μηχανών, η έλξη τους και η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή θεωρούνται ότι αποτελούν οικονομική δραστηριότητα.

- 124 Τέλος, επιβάλλεται να προστεθεί ότι το γεγονός ότι μια δραστηριότητα μπορεί να ασκείται από ιδιωτική επιχείρηση συνιστά πρόσθετη ένδειξη για τον χαρακτηρισμό της δραστηριότητας αυτής ως επιχειρηματικής (βλ., υπό αυτή την έννοια, προπαρατεθείσα απόφαση Höfner και Elser, σκέψη 22). Η Επιτροπή διαπίστωσε, στην απόφασή της 98/190/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Ιανουαρίου 1998, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ (Υπόθεση IV/34.801 FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG) (ΕΕ L 72, σ. 30), ότι η επιχείρηση που κατέχει και εκμεταλλεύεται το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης (Flughafen Frankfurt/Main AG) είναι ιδιωτική επιχείρηση που έχει συσταθεί σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο.
- 125 Από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι οι εν λόγω δραστηριότητες της ADP είναι οικονομικής φύσεως, από τις οποίες ορισμένες εκτελούνται επί της δημόσιας ιδιοκτησίας, αλλά δεν αποτελούν, για τον λόγο αυτό, άσκηση δημόσιας εξουσίας.
- 126 Η διαπίστωση αυτή δεν επηρεάζεται από το επιχείρημα της ADP ότι ένας φορέας παροχής υπηρεσιών εδάφους, η HRS, ασκεί τη δραστηριότητά της εκτός της ζώνης του αερολιμένα χωρίς να καταβάλλει σε αυτήν τέλη. Πράγματι, ακόμη και αν η HRS έχει τις εγκαταστάσεις της εκτός της ζώνης του αερολιμένα, ωστόσο η εταιρία αυτή πρέπει να χρησιμοποιεί, προκειμένου να παρέχει τις υπηρεσίες της στις αεροπορικές εταιρίες, τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες εδάφους παρέχονται, εξ ορισμού, εντός του αερολιμένα. Επομένως, η δραστηριότητα της HRS πρέπει επίσης να υποβάλλεται στην καταβολή εμπορικού τέλους και το γεγονός ότι αυτό δεν συμβαίνει συνιστά απλώς πρόσθετη δυσμενή διάκριση, η οποία βεβαίως δεν αμφισβητείται ρητώς στην προσβαλλόμενη απόφαση, αλλά δεν μπορεί να μεταβάλει τη φύση του επίμαχου εμπορικού τέλους ή των υπηρεσιών για τις οποίες καταβάλλεται.

- 127 Επικουρικώς, επιβάλλεται, άλλωστε, να τονιστεί ότι, όπως προκύπτει από τις γραπτές απαντήσεις στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου, η ADP κατάργησε, στο πλαίσιο του νέου συστήματος προσβάσεως στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις που άρχισε να ισχύει από 1ης Μαρτίου 1999, το παλαιό εμπορικό τέλος και επιβάλλει έκτοτε τέλος σε όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών που έχουν πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις, ακόμη και αν δεν έχουν δικαίωμα αποκλειστικής χρήσεως της δημόσιας ιδιοκτησίας.
- 128 Όσον αφορά το επιχείρημα της ADP που αντλείται από τον χαρακτηρισμό που προσέδωσε το Tribunal des conflits στην προπαρατεθείσα απόφασή του της 13ης Δεκεμβρίου 1976, εκτός του ότι δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω διότι, στην υπόθεση εκείνη, οι σύζυγοι Ζαουί ήταν θύματα ατυχήματος που έλαβε χώρα στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις και το οποίο δεν ήταν καταλογιστέο στις επιχειρήσεις που ασκούσαν εμπορική δραστηριότητα δυνάμει συμβάσεως με την ADP, αρκεί η υπενθύμιση ότι, εν πάση περιπτώσει, η εκτίμηση της φύσεως μιας δραστηριότητας υπό το φως μιας διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, μεταξύ άλλων, του ανταγωνισμού, δεν μπορεί να γίνει βάσει εθνικών χαρακτηρισμών.
- 129 Επικουρικώς, αρκεί άλλωστε να τονιστεί, συναφώς, ότι κατά το conseil de la concurrence français, η ADP μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση που υπόκειται στους κανόνες ανταγωνισμού της γαλλικής νομοθεσίας και ότι η διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων συνιστά οικονομική δραστηριότητα (προπαρατεθείσα απόφαση 98-D-34, της 2ας Ιουνίου 1998). Επιβάλλεται η διευκρίνιση ότι, όπως προκύπτει από την προπαρατεθείσα απόφαση του Tribunal des conflits της 18ης Οκτωβρίου 1999, η προπαρατεθείσα απόφαση του Conseil de la concurrence της 2ας Ιουνίου 1998, ακυρώθηκε μόνον μερικώς. Το Tribunal des conflits έκρινε, πράγματι, ότι «οι αποφάσεις περί συγκεντρώσεως στον αερολιμένα του Orly-Ouest των δραστηριοτήτων του ομίλου Air France και η άρνηση στην εταιρία TAT European Airlines ενάρξεως της λειτουργίας, σ' αυτό τον αερολιμένα, νέων γραμμών, που σχετίζονται με τη διαχείριση της δημόσιας ιδιοκτησίας, αποτελούν άσκηση δημόσιας εξουσίας». Αντιθέτως, επιβεβαίωσε ότι «οι πρακτικές της ADP που μπορούν να συνιστούν κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως που συνίσταται στην επιβληθείσα στην εταιρία TAT European Airlines υποχρέωση χρήσεως των υπηρεσιών εδάφους του δημοσίου αυτού οργανισμού για το προσωπικό της αποκλείονται από την εκτίμηση της νομιμότητας μιας διοικητικής πράξεως».

- 130 Από τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι η Επιτροπή ορθώς έκρινε με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι η επιβολή, από την ADP, εμπορικών τελών και όρων στους οποίους υπόκειται η άσκηση δραστηριοτήτων από τους διαφόρους φορείς παροχής υπηρεσιών αποτελεί εμπορική δραστηριότητα υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης, χωρίς καθόλου να αλλοιώσει την έκταση και το περιεχόμενο των συμβάσεων που συνήφθησαν μεταξύ της ADP και των εν λόγω φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους.

Επί του δεύτερου σκέλους του λόγου που αντλείται από το επιχείρημα ότι ο προσδιορισμός της αγοράς του προϊόντος και της γεωγραφικής αγοράς που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι προδήλως εσφαλμένος

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 131 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί τον προσδιορισμό της αγοράς που έκανε η Επιτροπή, κατά τον οποίο «η παρούσα υπόθεση αφορά τις δραστηριότητες διαχείρισης και εκμεταλλεύσεως των αερολιμένων της περιοχής του Παρισιού» και «οι υπηρεσίες διαχείρισης των αεροδρομίων από την ADP [...] αφορούν ιδίως: την έγκριση των δικαιούχων φορέων παροχής υπηρεσιών, τον έλεγχο και την οργάνωση δραστηριοτήτων επί των κοινοχρήστων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου καθώς και του ελέγχου της ποιότητας των υπηρεσιών εδάφους». Η προσφεύγουσα θυμίζει ότι δεν εισπράττει τέλος παρά μόνο σε περίπτωση αποκλειστικής χρήσεως της δημόσιας ιδιοκτησίας και όχι για υπηρεσίες διαχείρισης των αερολιμένων. Τονίζει ότι καμία σύμβαση παραχωρήσεως δημόσιας ιδιοκτησίας δεν είναι απαραίτητη για την ιδιότητα του φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους, όπως αποδεικνύει το γεγονός ότι η HRS δεν καταβάλλει κανένα τέλος. Λαμβάνοντας υπόψη τις δραστηριότητες που δεν εμπίπτουν στην εν λόγω δραστηριότητα, η Επιτροπή διέπραξε προφανές σφάλμα εκτιμήσεως σχετικά με τον ορισμό της ίδιας της φύσεως της αγοράς.
- 132 Ο ορισμός της αγοράς στον οποίο προβαίνει η Επιτροπή είναι ανακριβής και όσον αφορά τη γεωγραφική του διάσταση. Το γεγονός ότι ορισμένες υπηρεσίες εδάφους μπορούν, κατά ένα μεγάλο μέρος, να παρασχεθούν εκτός της ζώνης του αερολιμένα αρκεί προς απόδειξη του ότι η γεωγραφική αγορά δεν μπορεί να περιοριστεί μόνο

στις ζώνες των αερολιμένων, δηλαδή τη δημόσια ιδιοκτησία που διαχειρίζεται η ADP, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει επίσης το σύνολο των ακινήτων που είναι διαθέσιμα στην περιοχή του Παρισιού.

- 133 Η προσφεύγουσα εκτιμά ότι η Επιτροπή τροποποίησε τη θέση της στο μέτρο που αποκλείει, με τη σκέψη 61 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κάθε περίπτωση δυνατότητας αντικαταστάσεως, ενώ τη δέχεται στο υπόμνημά της αντικρούσεως. Πρόδηλη περίπτωση δυνατότητας αντικαταστάσεως υφίσταται μεταξύ των μεγάλων ηπειρωτικών αερολιμένων, ιδιαίτερος όσον αφορά το φορτίο. Σχετικά με τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, οι αεροπορικές εταιρίες δεν είναι υποχρεωμένες να κάνουν τις προμήθειές τους στο Παρίσι και, πράγματι, επιλέγουν τον αερολιμένα που παρέχει τις πιο ευνοϊκές συνθήκες για την προμήθεια τροφίμων και ποτών.
- 134 Η προσφεύγουσα εκτιμά ότι η προσβαλλόμενη απόφαση περιέχει ασυνέπειες στο μέτρο που ορίζει ότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να χρησιμοποιούν τους παρισινούς αερολιμένες, αλλά ότι ορισμένες υπηρεσίες εδάφους μπορούν, κατά μεγάλο μέρος, να παρασχεθούν εκτός της ζώνης του αερολιμένα.
- 135 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, επικουρικώς, ότι οι αιτιολογικές σκέψεις της Επιτροπής κατά τις οποίες οι παρισινοί αερολιμένες δεν μπορούν να αντικατασταθούν με τους άλλους κοινοτικούς αερολιμένες δεν είναι περισσότερο πειστικές. Έτσι, οι μεγάλοι ηπειρωτικοί αερολιμένες μπορούν εν πολλοίς να αντικατασταθούν όσον αφορά το φορτίο. Σχετικά με τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, μια αεροπορική εταιρία δεν είναι σε καμία περίπτωση υποχρεωμένη να κάνει τις προμήθειές της στο Παρίσι, ακόμη και αν συναλλάσσεται καθημερινώς στους παρισινούς αερολιμένες.
- 136 Η καθής υποστηρίζει ότι ο ορισμός της αγοράς στην προσβαλλόμενη απόφαση είναι ορθός.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 137 Το πρώτο μέρος της επιχειρηματολογίας της προσφεύγουσας, το σχετικό με τον ορισμό της αγοράς του προϊόντος, συγχέεται με το ζήτημα της φύσεως των δραστηριοτήτων, ως αντιπαροχή των οποίων καταβάλλονται τα εν λόγω εμπορικά τέλη. Όπως εκτέθηκε στο πλαίσιο της εξετάσεως του προηγούμενου σκέλους του λόγου ακυρώσεως, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι τα εν λόγω εμπορικά τέλη συνιστούν την αντιπαροχή των υπηρεσιών διαχειρίσεως των αερολιμενικών υποδομών. Επομένως, η αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι εκείνη των υπηρεσιών διαχειρίσεως των παρισινών αερολιμένων. Η ADP ως φορέας διαχειρίσεως των αερολιμένων αυτών αντιπροσωπεύει την προσφορά στην κρίσιμη αγορά, ενώ οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, οι οποίοι χρειάζονται, προκειμένου για την άσκηση της δραστηριότητάς τους, την άδεια της ADP και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις, αντιπροσωπεύουν τη ζήτηση.
- 138 Όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή, η προκειμένη περίπτωση μπορεί να προσομοιαστεί με εκείνη στην υπόθεση που κατέληξε στην απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Νοεμβρίου 1986, 226/84, *British Leyland κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1986, σ. 3263, σκέψη 5), που αφορά το μονοπώλιο που διέθετε η *British Leyland* για τη χορήγηση των αναγκαίων για την ταξινόμηση των οχημάτων ορισμένου τύπου πιστοποιητικών καταλληλότητας, στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι «η εν λόγω αγορά [...] δεν [ήταν] αυτή της πώλησης οχημάτων, αλλά μια παρεπόμενη και χωριστή αγορά και συγκεκριμένα αυτή της παροχής υπηρεσιών που είναι όντως απαραίτητες στους επαγγελματίες μεταπωλητές για τη διασφάλιση της διαθέσεως στο εμπόριο των οχημάτων που κατασκευάζει η *British Leyland*». Ομοίως, εν προκειμένω, η αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση της δεσπόζουσας θέσεως και της συμπεριφοράς αυτής υπό το φως του άρθρου 86 της Συνθήκης είναι εκείνη της διαχειρίσεως των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες είναι απαραίτητες για την παροχή υπηρεσιών εδάφους και στις οποίες η ADP παρέχει πρόσβαση.
- 139 Όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, το επίχειρημα της προσφεύγουσας σχετικά με την HRS δεν μπορεί να μεταβάλει την ανάλυση αυτή εφόσον, αν και είναι βέβαια νοητό

φορέας παροχής υπηρεσιών εδάφους να μη χρειάζεται χώρους εντός της περιμέτρου του αερολιμένα, οι υπηρεσίες αυτές πρέπει, εξ ορισμού, να παρέχονται στους αεροσταθμούς και επομένως στον χώρο του αερολιμένα. Δεν αμφισβητείται μεταξύ των διαδίκων ότι καμία επιχείρηση δεν μπορεί να έχει πρόσβαση, και ακόμη λιγότερο να παρέχει υπηρεσίες, στον χώρο του αερολιμένα που διαχειρίζεται η ADP χωρίς την άδειά της.

- 140 Όσον αφορά τη γεωγραφική αγορά, αρκεί να τονιστεί ότι μπορεί να οριστεί ως το έδαφος επί του οποίου όλοι οι επιχειρηματίες βρίσκονται σε παρεμφερείς συνθήκες ανταγωνισμού, όσον αφορά ακριβώς τα σχετικά προϊόντα (απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Οκτωβρίου 1994, T-83/91, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-755, σκέψη 91).
- 141 Λαμβανομένου υπόψη του ορισμού της αγοράς για το κρίσιμο εν προκειμένω προϊόν, η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας ότι αρκεί να ληφθεί υπόψη το σύνολο των διαθέσιμων ακινήτων στην περιοχή του Παρισιού στερείται παντός ερείσματος. Κρίσιμες, εν προκειμένω, είναι οι συνθήκες προσβάσεως στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις που καθορίζει η ADP, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών εδάφους, που δεν μπορούν να διασφαλιστούν παρά μόνο στον χώρο του αερολιμένα και με την άδεια της ADP. Τα ακίνητα της περιοχής του Παρισιού δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη εφόσον δεν επιτρέπουν, καθαυτά, την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.
- 142 Τέλος, όσον αφορά την επιχειρηματολογία που προβάλλεται επικουρικώς και σκοπεί να περιλάβει τα λοιπά μεγάλα ηπειρωτικά αεροδρόμια, επιβάλλεται να τονιστεί, κατ' αρχάς, ότι ορθώς διαπιστώνεται στην προσβαλλόμενη απόφαση (αιτιολογικές σκέψεις 59 έως 63) ότι, για την πλειονότητα των επιβατών με σημείο αναχωρήσεως ή προορισμό την περιοχή του Παρισιού ή άλλων περιοχών της Γαλλίας, οι αεροπορικές υπηρεσίες που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες του Orly και του Roissy-CDG δεν μπορούν να αντικατασταθούν με τις υπηρεσίες που προσφέρονται σε άλλους αερολιμένες και ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων είναι σημαντικός μόνο στο μέτρο που χρησιμοποιούνται ως σημείο ανταποκρίσεως για άλλους προορισμούς. Συναφώς, από τις στατιστικές που παρέσχε η καθής και που δεν αμφισβήτησε η προσφεύγουσα προκύπτει ότι το τμήμα της κινήσεως των αερολιμένων του Παρισιού, για το οποίο αυτοί χρησιμοποιούνται ως σημείο ανταποκρίσεως, αντιπροσωπεύει λιγότερο από [...] % στο αεροδρόμιο του Orly και [...] % σ' εκείνο του Roissy-CDG. Υπό τις συνθήκες αυτές, η δυνατότητα υποκαταστάσεως

των διαφορετικών αερολιμένων δεν αρκεί ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι η γεωγραφική αγορά εκτείνεται, εν προκειμένω, και σε άλλους αερολιμένες εκτός από το Orly και το Roissy-CDG.

- 143 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι οι αερομεταφορείς που παρέχουν υπηρεσίες με εκκίνηση ή προορισμό την περιοχή του Παρισιού δεν είναι υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εδάφους που παρέχονται στα αεροδρόμια Orly και Roissy-CDG, επιβάλλεται να τονιστεί, όπως ορθώς υπογραμμίζει η καθής, ότι τίθενται περιορισμοί στην επιλογή προμήθειας των γευμάτων σε άλλο αερολιμένα λόγω των υφισταμένων απαιτήσεων σχετικά με τα εδέσματα, τα οποία πρέπει να είναι φρέσκα και εκλεκτής ποιότητας, της δυνατότητας αποθηκείωσης συσκευών και του γεγονότος ότι τέτοιες επιλογές δεν μπορούν να λειτουργήσουν παρά μόνο για πτήσεις που καλύπτουν μικρές αποστάσεις. Τέλος, όσον αφορά τις υπηρεσίες φορτίου, και δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί ότι μεγάλο μέρος του φορτίου μεταφέρεται με τα ίδια αεροπλάνα που μεταφέρουν και τους επιβάτες, η επιλογή του αεροδρομίου εξαρτάται, επομένως και κυρίως, από την κίνηση των επιβατών για την οποία οι αερολιμένες δεν μπορούν να υποκατασταθούν από άλλους.

- 144 Επομένως, η επιχειρηματολογία που αντλείται από τον ανακριβή ορισμό της αγοράς είναι αβάσιμη.

Επί του τρίτου σκέλους του λόγου που αντλείται από την απουσία δεσπόζουσας θέσεως της ADP

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 145 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση. Έχει τα ίδια δικαιώματα όπως οποιοσδήποτε κύριος ακινήτου. Η ιδιότητά της ως φορέα δια-

χειρίσεως της δημόσιας ιδιοκτησίας δεν συνεπάγεται, καθαυτή, δεσπόζουσα θέση. Ακόμη και αν υποθεθεί ότι η οικεία αγορά είναι αυτή των χώρων στους οποίους μπορεί να διασφαλιστεί η παροχή υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες Orly και Roissy-CDG, η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη το σύνολο των ακινήτων στην περιοχή του Παρισιού που μπορούν να στεγάσουν τέτοιου είδους δραστηριότητες. Δεδομένου ότι κάθε φορέας παροχής υπηρεσιών μπορεί να εγκατασταθεί εντός της ζώνης του αερολιμένα, η ADP βρίσκεται σε ανταγωνισμό με όλους τους ιδιοκτήτες ακινήτων, είτε πρόκειται για το Δημόσιο είτε για ιδιώτες.

- 146 Η καθής υποστηρίζει ότι η ADP κατέχει δεσπόζουσα θέση στην κρίσιμη αγορά.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 147 Κατά πάγια νομολογία, η δεσπόζουσα θέση που αφορά το άρθρο 86 της Συνθήκης αφορά τη θέση οικονομικής ισχύος που κατέχει μια επιχείρηση, πράγμα που της επιτρέπει να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην οικεία αγορά και της προσφέρει, σε σημαντικό βαθμό, τη δυνατότητα ανεξάρτητης έναντι των ανταγωνιστών της, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών, συμπεριφοράς (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1978, 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλογή 1978, σ. 75, σκέψεις 65 και 66, και του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1991, T-30/89, Hilti AG κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1439, σκέψη 90).
- 148 Από τη νομολογία προκύπτει επίσης ότι η εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης δεν αποκλείεται από το γεγονός ότι η απουσία ή ο περιορισμός του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά ευνοείται από νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις (βλ.

αποφÁσεις του Δικαστηρίου της 3ης Οκτωβρίου 1985, 311/84, CBEM, Συλλογή 1985, σ. 3261, σκέψη 16, και της 4ης Μαΐου 1988, 30/87, Bodson, Συλλογή 1988, σ. 2479, σκέψη 26).

- 149 Δεδομένου ότι η οικεία αγορά στην προκειμένη περίπτωση είναι αυτή της παροχής υπηρεσιών διαχειρίσεως των παρισινών αερολιμένων, η ADP κατέχει αναμφισβητήτως δεσπόζουσα θέση αλλά και νόμιμο μονοπώλιο. Πράγματι, η ADP διαθέτει, δυνάμει του άρθρου L. 251-2 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, νόμιμο μονοπώλιο διαχειρίσεως των οικείων αερολιμένων και μόνον αυτή μπορεί να παρέχει άδεια ασκήσεως δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους και να καθορίζει τους όρους ασκήσεως αυτών.
- 150 Η ADP βρίσκεται, συνεπώς, σε κατάσταση οικονομικής ισχύος που της δίνει την ευχέρεια να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην αγορά παρέχοντάς της παράλληλα τη δυνατότητα ανεξάρτητης συμπεριφοράς (βλ., υπ' αυτή την έννοια, αποφÁσεις του Δικαστηρίου της 13ης Νοεμβρίου 1975, 26/75, General Motors Continental κατÁ Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 427, σκέψη 9, και προπαρατεθείσα British Leyland κατÁ Επιτροπής).
- 151 Όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, το επιχείρημα που αντλείται από το γεγονός ότι δεν ελήφθη υπόψη το σύνολο των ακινήτων στην περιοχή του Παρισιού δεν μπορεί να ευδοκιμήσει, διότι η διαχείριση των αερολιμενικών υπηρεσιών, που αποτελεί τη σχετική αγορά εν προκειμένω, αφορά μόνον τη ζώνη του αερολιμένα, εφόσον η μονοπωλιακή προσφορά υπηρεσιών από την ADP είναι απαραίτητος όρος για την άσκηση των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους.
- 152 Τέλος, πρέπει να θεωρηθεί ότι τα αεροδρόμια του Orly και του Roissy-CDG συνιστούν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, δεδομένου του όγκου των εμπορευμάτων και της σημασίας τους στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού αερολιμενικού δικτύου (βλ., υπό αυτή την έννοια, απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1991, C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 15).

- 153 Επομένως, το τρίτο σκέλος του λόγου που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τέταρτου σκέλους του λόγου που αντλείται από το γεγονός ότι η συμπεριφορά της ADP δεν ανταποκρίνεται στα προβλεπόμενα από το άρθρο 86 της Συνθήκης

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 154 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η συμπεριφορά της δεν ανταποκρίνεται στα προβλεπόμενα στο άρθρο 86 της Συνθήκης.
- 155 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, πρώτον, ότι το άρθρο 86 της Συνθήκης δεν μπορεί να εφαρμοστεί σ' αυτήν, διότι τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα των εν λόγω τελών χαρακτηρίζονται στην προσβαλλόμενη απόφαση, στην αιτιολογική σκέψη 134, επί των αγορών, εκείνη των αεροπορικών μεταφορών και εκείνη των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, στις οποίες η προσφεύγουσα δεν είναι παρούσα (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Φεβρουαρίου 1979, 85/76, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979, σ. 215, σκέψη 91). Η παρούσα υπόθεση δεν εμφανίζει καμία σχέση με τις περιπτώσεις που αφορούν οι προπαρατεθείσες αποφάσεις Istituto chemioterapico italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής ή CBEM.
- 156 Δεδομένου ότι η Επιτροπή θεώρησε ότι έπρεπε να αναλύσει τα περιορίζοντα τον ανταγωνισμό αποτελέσματα της καταχρήσεως της δεσπόζουσας θέσεως επί αγοράς διαφορετικής εκείνης στην οποία υπάρχει δεσπόζουσα θέση, δεν μπορεί να γίνει επίκληση της προπαρατεθείσας αποφάσεως Corsica Ferries (σκέψη 43), διότι αυτή ουδόλως αφορά μια τέτοια κατάσταση. Αντιθέτως, από την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Νοεμβρίου 1996, C-333/94 P, Tetra Pak κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. I-5951), προκύπτει ότι, ακόμη και όταν η επιχείρηση είναι παρούσα στην αγορά στην οποία δεν υπάρχει δεσπόζουσα θέση, το οποίο δεν συμβαίνει στην περίπτωση της ADP, οι πρακτικές που παράγουν αποτελέσματα μόνο σ' αυτήν την αγορά δεν εμπίπτουν, κατ' αρχήν, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 της

Συνθήκης, εκτός από ιδιαίτερες περιστάσεις η ύπαρξη των οποίων δεν αποδείχθηκε εν προκειμένω.

- 157 Δεύτερον, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι κακώς η Επιτροπή θεώρησε ότι χρησιμοποίησε τη δεσπόζουσα θέση της για να επιβάλει άνισα τέλη. Πράγματι, δεν επέβαλε τίποτε στην AFS, αλλά ήταν η τελευταία που έκανε αυτοβούλως την πρόταση την οποία η προσφεύγουσα απλώς δέχτηκε.
- 158 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ακόμη, συναφώς, ότι ουδέποτε υποσχέθηκε στην AFS ότι θα παρέμενε ο μοναδικός φορέας παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Orly, δεδομένου ότι η σύμβαση προέβλεπε, αντιθέτως, τη σύντομη εγκατάσταση σε περίπτωση υποβαθμίσεως της ποιότητας των υπηρεσιών ενός ή περισσότερων άλλων αντιπροσώπων. Η AFS ήταν έτσι, ευθύς εξαρχής, πλήρως ενημερωμένη επί του συνόλου των όρων στους οποίους υπέκειτο η χρήση της δημόσιας ιδιοκτησίας από αυτήν. Επομένως, ο ισχυρισμός της καθής ότι η αρχική κατάσταση της AFS ουδόλως ήταν συγκρίσιμη με εκείνη κατά τον χρόνο εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι επομένως ακατανόητος.
- 159 Τρίτον, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι θέλησε να διατηρήσει τη δομή του ανταγωνισμού προχωρώντας στην εκτέλεση της συμβάσεως με την AFS παρά τις σοβαρές και πρόδηλες παραβάσεις αυτής (επανειλημμένες ανεπάρκειες στις παρεχόμενες υπηρεσίες, απόκρυψη από την AFS του κύκλου εργασιών της) που ωστόσο θα μπορούσαν να αποτελέσουν επαρκή λόγο για τη λύση της συμβάσεως. Η προσφεύγουσα τονίζει, επιπλέον, ότι παραχώρησε στην AFS, ήδη τον Δεκέμβριο του 1992, πολύ σημαντική μείωση του συντελεστή του τέλους, που παρ' όλα ταύτα πρότεινε η ίδια, ενόψει της αφίξεως της OAT στην αγορά. Η προσφεύγουσα εκτιμά, επομένως, ότι δεν έθεσε κανένα εμπόδιο στον ελεύθερο ανταγωνισμό.
- 160 Τέταρτον, η προσφεύγουσα τονίζει ότι δεν είχε κανένα συμφέρον να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στις αγορές παροχής υπηρεσιών εδάφους και μεταφορών, στις οποίες

δεν είναι παρούσα. Αντιθέτως, λαμβανομένης υπόψη της ελευθερώσεως του τομέα των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα τη συνέφερε η παροχή στις αεροπορικές εταιρίες-χρήστες των αεροδρομίων του Orly και του Roissy-CDG ενός συνόλου διαφόρων ποιοτικών και ανταγωνιστικών υπηρεσιών εδάφους.

- 161 Η καθής υποστηρίζει ότι η κολαζόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφορά της ADP αντιστοιχεί στα προβλεπόμενα στο άρθρο 86 της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 162 Η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, τέσσερα επιχειρήματα για να αποδείξει ότι η συμπεριφορά της δεν αντιστοιχεί στα προβλεπόμενα στο άρθρο 86 της Συνθήκης.

- 163 Υποστηρίζει, πρώτον, ότι το άρθρο αυτό δεν μπορεί να εφαρμοστεί σ' αυτήν για τον λόγο ότι δεν είναι παρούσα στις αγορές για τις οποίες η Επιτροπή διαπίστωσε, με την αιτιολογική σκέψη 134 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι θίγεται ο ανταγωνισμός. Από την προπαρατεθείσα απόφαση του Δικαστηρίου Tetra Pak κατά Επιτροπής προκύπτει ότι η εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης αποκλείεται στην περίπτωση αυτή.

- 164 Το επιχείρημα αυτό στερείται παντός νομικού ερείσματος. Πράγματι, το Δικαστήριο υπενθύμισε σαφέστατα στην προπαρατεθείσα απόφασή του της 14ης Νοεμβρίου

1996, Tetra Pak κατά Επιτροπής (σκέψη 25), ότι οι προπαρατεθείσες αποφάσεις Istituto chemioterapico italiano et Commercial Solvents κατά Επιτροπής και CBEM παρέχουν παραδείγματα καταχρηστικών εκμεταλλεύσεων που παράγουν αποτελέσματα σε άλλες αγορές εκτός των αγορών στις οποίες υπάρχει δεσπόζουσα θέση. Δεν υφίσταται επιπλέον καμία αμφιβολία ότι η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως σε μια αγορά μπορεί να καταδικαστεί λόγω των αποτελεσμάτων που παράγει σε μια άλλη αγορά. Μόνο στη διαφορετική περίπτωση όπου η κατάχρηση πραγματοποιείται σε αγορά άλλη από την αγορά στην οποία υπάρχει δεσπόζουσα θέση το άρθρο 86 της Συνθήκης είναι ανεφάρμοστο, εκτός αν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1996, Tetra Pak κατά Επιτροπής, σκέψη 27).

165 Εν προκειμένω, ακόμη και αν η κολαζόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφορά της ADP, δηλαδή η εφαρμογή άνισων τελών, παράγει αποτελέσματα στην αγορά υπηρεσιών εδάφους και, εμμέσως, στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών, παρ' όλ' αυτά βρίσκεται στην αγορά διαχείρισεως αερολιμένων όπου η ADP κατέχει δεσπόζουσα θέση. Επιπλέον, όταν η επιχείρηση-αποδέκτης της υπηρεσίας βρίσκεται σε αγορά διαφορετική από εκείνη στην οποία είναι παρών ο παρέχων την υπηρεσία, οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης πληρούνται, εφόσον ο αποδέκτης βρίσκεται σε θέση οικονομικής εξαρτήσεως από τον φορέα παροχής της υπηρεσίας, λόγω της δεσπόζουσας θέσεως που καταλαμβάνει ο τελευταίος, χωρίς να είναι απαραίτητη η παρουσία αμφοτέρων στην ίδια αγορά. Αρκεί ότι η παροχή υπηρεσιών που προτείνεται από τον προσφέροντα είναι απαραίτητη για την άσκηση της ίδιας της δραστηριότητας του αποδέκτη.

166 Όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή, η κατάσταση στην προκειμένη περίπτωση μπορεί να προσομοιαστεί με εκείνη στην υπόθεση που κατέληξε στην προπαρατεθείσα απόφαση Corsica Ferries, στην οποία το σωματείο λιμενοδηγών της Γένοβας, στο οποίο οι ιταλικές δημόσιες αρχές είχαν χορηγήσει αποκλειστικό δικαίωμα παροχής υπηρεσιών υποχρεωτικής λιμενοδηγήσεως στον λιμένα αυτόν, κατηγορήθηκε ότι καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση του σ' αυτήν την αγορά υπηρεσιών, καθόσον επέβαλε άνισα τιμολόγια στις επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών που πραγματοποιούσαν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, ενώ το εν λόγω σωματείο δεν ήταν παρόν στην αγορά θαλασσίων μεταφορών.

- 167 Δεύτερον, η προσφεύγουσα εκτιμά ότι δεν έκανε κατάχρηση για τον λόγο ότι απλώς δέχτηκε την προσφορά της AFS και επομένως ουδέν επέβαλε.
- 168 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί, κατ' αρχάς, ότι η νομιμότητα της προσβαλλομένης απόφασης πρέπει να εκτιμηθεί σε σχέση με την κατάσταση που υπήρχε κατά τον χρόνο εκδόσεώς της, και όχι κατά τον χρόνο που η AFS υπέβαλε την πρότασή της σχετικά με τα τιμολόγια. Κατά τον χρόνο της εκδόσεως, η κατάσταση ήταν ουσιαστικά διαφορετική από εκείνη που υφίστατο κατά την υποβολή της προσφοράς της AFS λόγω της αφίξεως ανταγωνιστών στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους.
- 169 Η κατάχρηση που συνίσταται στην εφαρμογή άνισων τελών δεν μπορεί, άλλωστε, εξ ορισμού, να εμφανίζεται μόνον όταν ένας ανταγωνιστής της AFS, στην προκειμένη περίπτωση η OAT, αφικνείται στην αγορά. Το γεγονός ότι ο συντελεστής του τέλους που οφείλει η AFS προκύπτει από πρόταση που υπέβαλε η ίδια, στο πλαίσιο διαγωνισμού, δεν αρκεί ώστε το τέλος αυτό να διαφύγει κάθε μομφή βάσει του άρθρου 86 της Συνθήκης εφόσον, μεταξύ άλλων, αυτό που έχει σημασία εν προκειμένω δεν είναι ο συντελεστής των τελών καθ'αυτός, αλλά ο άνισος χαρακτήρας τους. Επιπλέον, η AFS ζήτησε από την ADP να θέσει τέρμα στην κατάσταση αυτή, όταν θεώρησε ότι ήταν θύμα δυσμενούς διακρίσεως.
- 170 Εν συνεχεία, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι «η έννοια της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως είναι αντικειμενική έννοια, η οποία αφορά τη συμπεριφορά επιχειρήσεως που κατέχει δεσπόζουσα θέση, η οποία είναι ικανή να επηρεάσει τη δομή μιας αγοράς» (προπαρατεθείσα απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, σκέψη 91) και ότι, όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση σε μια αγορά, το γεγονός της δεσμεύσεως των αγοραστών με υποχρέωση ή υπόσχεση εφοδιασμού για την κάλυψη του συνόλου ή σημαντικού μέρους των αναγκών τους αποκλειστικά από την εν λόγω επιχείρηση, ακόμα και αν αυτό συμβαίνει κατόπιν αιτήματος των ιδίων, συνιστά κατάχρηση. Ομοίως, το Δικαστήριο έκρινε, στην απόφασή του της 21ης Φεβρουαρίου 1973, 6/72, Europemballage et Continental Can κατά Επιτροπής (Συλλογή τόμος 1973, σ. 449, σκέψεις 27 και 29), ότι «η ενίσχυση της θέσεως που κατέχει η επιχείρηση [μπορεί] να είναι καταχρηστική και να απαγορεύεται από το άρθρο 86 της Συνθήκης, όποια και αν είναι τα μέσα ή οι διαδικασίες που χρησιμοποιήθηκαν προς τον σκοπό αυτό», ακόμη και «ανεξάρτητα από κάθε πταίσμα».

- 171 Επομένως, το επιχείρημα που αντλείται από το γεγονός ότι ο συντελεστής του τέλους προτάθηκε από την AFS πρέπει να απορριφθεί.
- 172 Τρίτον και τέταρτον, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, αφενός, ότι προσπάθησε να διατηρήσει τον ανταγωνισμό, καθόσον προχώρησε στην εκτέλεση της συμβάσεως που είχε συνάψει με την AFS παρά τις παραβάσεις από αυτήν των συμβατικών της υποχρεώσεων και της παραχώρησης, ακόμη, μείωση του συντελεστή και, αφετέρου, δεν είχε κανένα συμφέρον να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στις αγορές υπηρεσιών εδάφους και μεταφορών στις οποίες δεν είναι παρούσα.
- 173 Αρχεί να υπομνησθεί, συναφώς, ότι η έννοια της καταχρήσεως έχει αντικειμενικό περιεχόμενο και δεν περιλαμβάνει την πρόθεση βλάβης. Το γεγονός ότι η ADP δεν είχε συμφέρον να νοθεύσει τον ανταγωνισμό σε μια αγορά όπου δεν είναι παρούσα, δηλαδή ότι προσπάθησε να τον διατηρήσει, ακόμα και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, στερείται επομένως, εν πάση περιπτώσει, λυσιτέλειας. Αυτό που έχει σημασία δεν είναι η άφιξη στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους ενός άλλου φορέα παροχής υπηρεσιών, αλλά το γεγονός ότι οι όροι που επιβάλλονταν στους διαφόρους φορείς παροχής των υπηρεσιών αυτών κατά τον χρόνο εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως θεωρήθηκαν αντικειμενικά άνισοι από την Επιτροπή. Η μείωση του συντελεστή του τέλους που παραχωρήθηκε στην AFS ελήφθη, επιπλέον, υπόψη, εφόσον η Επιτροπή εκτίμησε ότι υφίστατο δυσμενής διάκριση βάσει του νέου μειωμένου συντελεστή.
- 174 Επιπλέον, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να επικαλεστεί τις ενδεχόμενες παραβάσεις των συμβατικών υποχρεώσεων της AFS για να δικαιολογήσει τις δικές της παραβάσεις μιας διατάξεως οικονομικής δημοσίας τάξεως, όπως το άρθρο 86 της Συνθήκης. Αντιθέτως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η ADP παραχώρησε, στους νέους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, με πλήρη γνώση της υποθέσεως, τέλη που καταλήγουν στην επιβολή στην AFS διαφορετικών τιμολογιακών όρων.
- 175 Επομένως, το τέταρτο σκέλος του λόγου που αντλείται από παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης πρέπει να απορριφθεί.

Επί του πέμπτου σκέλους του λόγου που αντλείται από τον ισχυρισμό ότι η συμπεριφορά της ADP δεν συνιστά «καταχρηστική εκμετάλλευση που συνεπάγεται δυσμενή διάκριση» υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 176 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η συμπεριφορά της δεν συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση που συνεπάγεται δυσμενή διάκριση υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης. Προς στήριξη της επιχειρηματολογίας αυτής, προβάλλει κατ' ουσίαν τρεις ισχυρισμούς.
- 177 Πρώτον, η ADP θυμίζει ότι απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη διακρίσεως (απόφαση του Πρωτοδικείου της 7ης Ιουλίου 1994, T-43/92, Dunlop Slazenger κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-441, σκέψη 79). Η Επιτροπή αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως, καθόσον περιορίστηκε να τονίσει τη διαφορά που υφίσταται μεταξύ ορισμένων μεταβλητών στοιχείων των εν λόγω τελών, ενώ έπρεπε να αποδείξει ότι οι κάτοχοι της δημόσιας ιδιοκτησίας βρίσκονταν σε ισοδύναμες καταστάσεις ώστε να συναγάγει, στη συνέχεια, ότι η διαφορά συντελεστή είναι αντικειμενικώς αδικαιολόγητη. Η Επιτροπή περιορίστηκε στον ισχυρισμό ότι οι δικαιούχοι βρίσκονται σε κατάσταση ισοδύναμη διότι είναι αποδέκτες των ίδιων «υπηρεσιών» της ADP, ενώ οι υπηρεσίες αυτές δεν αποτελούν την αντιπαροχή του επίμαχου τέλους. Η Επιτροπή δημιούργησε αμάχητο τεκμήριο περί καταχρήσεως, αναγκάζοντας την ADP να αποδείξει ότι τα τέλη για την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας είναι δικαιολογημένα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.
- 178 Δεύτερον, η ADP υποστηρίζει ότι η Επιτροπή αλλοίωσε την έκταση και το περιεχόμενο των εφαρμοστέων διατάξεων. Η Επιτροπή διέπραξε σοβαρό σφάλμα, καθόσον εκτίμησε ότι η σταθερή και η μεταβλητή συνιστώσα του τέλους συνιστούν την αντιπαροχή αντιστοίχως της διαθέσεως των γηπέδων και των υπηρεσιών διαχείρισεως του αερολιμένα. Τα δύο αυτά στοιχεία αποτελούν στην πραγματικότητα μέρος του ίδιου συνολικού τέλους και αντιστοιχούν αποκλειστικά στην κατοχή και αποκλειστική χρήση της δημόσιας ιδιοκτησίας. Η προσφεύγουσα τονίζει ότι καμία από τις συμβάσεις δεν ορίζει ότι η μεταβλητή συνιστώσα του τέλους συνιστά αντιπαροχή των «υπηρεσιών» που διασφαλίζει, οι οποίες αφορούν «τον έλεγχο και την

οργάνωση των υπηρεσιών εδάφους». Η Επιτροπή έπρεπε να εξετάσει τις συμβάσεις αυτές κατά το δίκαιο που διέπει τη δημόσια περιουσία.

179

Η προσφεύγουσα τονίζει ότι κάθε κατοχή δημόσιας ιδιοκτησίας υπόκειται στην καταβολή τέλους και ότι το τέλος αυτό είναι ενιαίο, ακόμη και αν μπορεί να διαιρεθεί σε δύο μέρη. Ο καθορισμός των συνιστωσών της αμοιβής εξαρτάται σε κάθε περίπτωση από τη μισθωτική αξία της τοποθεσίας και τα πλεονεκτήματα που παρέχονται στον δικαιούχο. Το συνολικό τέλος αποτελεί την αντιπαροχή που οφείλεται στον δημόσιο οργανισμό για την αποκλειστική εκμετάλλευση της δημόσιας ιδιοκτησίας. Κατά την προσφεύγουσα, η γενική φορολογική διεύθυνση της Γαλλίας, στα βασικά έγγραφα, σειρά 9 D, τομέας τμήμα Β, τομέας ακίνητα, τίτλοι 1 και 2, αριθ. 30 έως 36, διευκρίνισε: «Επίσης το άρθρο R. 56 [του code du domaine de l'État français (κώδικα περί ιδιοκτησίας του γαλλικού κράτους)] δεν αντιτίθεται στη διαίρεση ενός τέλους σε δύο μέρη, το ένα σταθερό, το άλλο μεταβλητό [...]. Ενώ το σταθερό στοιχείο αποτελεί την αντιπαροχή του δικαιώματος αποκλειστικής κατοχής του παραχωρηθέντος χώρου, εξαιρουμένης κάθε πραγματικής κατοχής, το δεύτερο στοιχείο του τέλους — ή η δεύτερη συνιστώσα του συνολικού τέλους — αντιστοιχεί στην πραγματική χρήση του αγαθού στο μέτρο που η χρήση αυτή συνεπάγεται οφέλη ή πλεονεκτήματα αποτιμητέα σε χρήμα, κατά τρόπον ώστε το συνολικό τέλος να αντιπροσωπεύει την ακριβή τιμή της παρασχεθείσας υπηρεσίας.» Η παραχώρηση από την ADP στην OAT της κατοχής μέρους της δημόσιας ιδιοκτησίας έναντι καταβολής συνολικού τέλους που καθορίζεται βάσει μιας μεταβλητής και μιας σταθερής συνιστώσας, που χαρακτηρίζονται αντιστοίχως «δημόσιο τέλος» και «εμπορικό τέλος», συμφωνεί απολύτως με τις αρχές αυτές.

180

Επιπλέον, η διοίκηση μπορεί κάλλιστα να εισπράττει τέλος που αποτελείται αποκλειστικά από το μεταβλητό στοιχείο, το οποίο καθορίζεται βάσει των πάσης φύσεως πλεονεκτημάτων που παρέχονται στον δικαιούχο και λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, το ύψος της σταθερής συνιστώσας του τέλους. Τα προπαρατεθέντα βασικά έγγραφα διευκρινίζουν: «Ο ιδιώτης που έχει άδεια κατοχής δημόσιας ιδιοκτησίας έχει σχετικώς αποκλειστικό πλεονέκτημα [...]. Το τέλος αντιπροσωπεύει το τίμημα του εξαιρετικού αυτού πλεονεκτήματος, αποτελεί την αντιπαροχή των ατομικών και ειδικών πλεονεκτημάτων που χορηγούνται στον αδειούχο εις βάρος της κοινής χρήσεως, πλεονεκτήματα που συχνά αντλούνται από την αξιοσημείωτη κατάσταση των παραχωρούμενων κτιρίων και την ιδιαίτερη καταλληλότητά τους για τις δραστηριότητες την άσκηση των οποίων έχει επιτρέψει το κράτος.» Η μεταβλητή συνιστώσα δεν αποτελεί, επομένως, σε καμία περίπτωση, τέλος έναντι των «υπηρεσιών διαχειρίσεως» της ADP, αλλά συνιστά την αμοιβή που οφείλεται στην τελευταία

για την απόλαυση της χρήσεως μιας ιδιοκτησίας, της δημόσιας ιδιοκτησίας, όπως συμβαίνει με την οφειλόμενη σε κάθε κύριο πράγματος αμοιβή.

- 181 Επιπλέον, αντιθέτως προς τα οριζόμενα στην αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα τέλη που ζητεί η ADP αντιστοιχούν στο πλαίσιο που θέτει το γαλλικό δίκαιο. Έτσι, τα προπαρατεθέντα βασικά έγγραφα διευκρινίζουν ότι τα πλεονεκτήματα που αντλούνται από τη χρήση της δημόσιας ιδιοκτησίας καθορίζουν τη μεταβλητή συνιστώσα του τέλους. Η χρήση αυτή αποτελεί έκφραση της δραστηριότητας του φορέα παροχής υπηρεσιών — κατόχου της δημόσιας ιδιοκτησίας. Λαμβανομένης υπόψη της αξιοσημείωτης καταστάσεως των δημοσίων πραγμάτων, είναι σαφές ότι, όσο περισσότερο τα χρησιμοποιεί ο φορέας παροχής υπηρεσιών, τόσο προφανέστερο καθίσταται το εξαιρετικό πλεονέκτημα που αντλεί από τη χρήση αυτή. Η μεταβλητή συνιστώσα αποτελεί επομένως συνάρτηση του κύκλου εργασιών του φορέα παροχής υπηρεσιών, στοιχείο εκτιμήσεως που λαμβάνουν υπόψη τα προπαρατεθέντα βασικά έγγραφα.
- 182 Η ADP παρατηρεί ότι η σταθερή και η μεταβλητή συνιστώσα του τέλους αποτελούν τα δύο στοιχεία ενός ενιαίου τέλους που εισπράττεται για την κατοχή και χρήση της δημόσιας ιδιοκτησίας των οποίων άμεση αντιπαροχή αποτελεί η παροχή υπηρεσιών που πραγματοποιείται λόγω της διαθέσεως της ιδιοκτησίας και που δεν προορίζεται να καλύψει τα έξοδα των «υπηρεσιών διαχειρίσεως αερολμμένων».
- 183 Το γεγονός ότι η Επιτροπή επικέντρωσε την εξέτασή της στη μεταβλητή συνιστώσα του τέλους και αγνόησε έτσι τη σταθερή συνιστώσα την εμποδίζει να αναλύσει το σύνολο της καταστάσεως των κατόχων της δημόσιας ιδιοκτησίας. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι διαπιστώνει την παραμικρή δυσμενή διάκριση εφόσον, για να γίνει αυτό, πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των καταστάσεων που επιβάλλεται να συγκριθούν.
- 184 Τρίτον, η ADP υποστηρίζει ότι, σε κάθε περίπτωση, τα τέλη δεν έχουν κανενός είδους άνισο χαρακτήρα και λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά κάθε άδειας κατοχής δημόσιας ιδιοκτησίας.

α) Επί της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων

- 185 Η ADP παρατηρεί ότι υφίστανται αδιαμφισβήτητες πραγματικές και νομικές διαφορές μεταξύ της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων και της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους οι οποίες, ως εκ τούτου, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο διαφορετικής μεταχειρίσεως χωρίς να υφίσταται άνιση πρακτική.
- 186 Όσον αφορά τις πραγματικές διαφορές, ο μεταφορέας που εξυπηρετείται με ίδια μέσα είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει διαρκή οικονομική προσπάθεια προκειμένου να διατηρεί την κλίμακα υπηρεσιών εδάφους που χρειάζεται και να αναλαμβάνει έτσι το κόστος και τον κίνδυνο που δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αναλάβει ο αποδέκτης των υπηρεσιών ενός φορέα παροχής αυτών.
- 187 Όσον αφορά τις νομικές διαφορές, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει κατ' αρχάς ότι το άρθρο 7 της οδηγίας 96/67 προβλέπει ιδιαίτερες διατάξεις για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, διαφορετικές από εκείνες που εφαρμόζονται για την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους. Τονίζει, στη συνέχεια, ότι το κοινοτικό δίκαιο μεταχειρίζεται διαφορετικά τις εσωτερικές σχέσεις στο πλαίσιο ομίλου εταιριών, όπως αυτές μεταξύ ενός μεταφορέα και της θυγατρικής εταιρίας που παρέχει τις υπηρεσίες. Η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων είναι επομένως υπηρεσία η οποία διαφέρει αντικειμενικά από την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους.
- 188 Το γεγονός ότι η κατοχή δημόσιας ιδιοκτησίας παρέχει μικρότερα πλεονεκτήματα σε όποιον εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, λόγω του υψηλότερου κόστους που συνεπάγεται η δραστηριότητα αυτή, συνιστά αντικειμενική διαφορά καταστάσεως που μπορεί να δικαιολογήσει διαφορετική μεταχείριση.
- 189 Δεδομένου ότι η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και η παροχή υπηρεσιών σε τρίτους συνιστούν δύο διαφορετικές δραστηριότητες, ο συντελεστής του οφειλόμενου λόγω

της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων τέλους δεν μπορεί να ασκεί καμία επιρροή στον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών στην αγορά παροχής υπηρεσιών σε τρίτους. Η AFS, άλλωστε, ουδέποτε αμφισβήτησε τον συντελεστή του τέλους που οφείλει η OAT λόγω της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων, αλλά αποκλειστικά εκείνον που επιβάλλεται στην παροχή υπηρεσιών σε τρίτους. Οι προπαρατεθείσες αποφάσεις του Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 1974, 155/73, Sacchi (Συλλογή τόμος 1974, σ. 217), British Leyland και Corsica Ferries, δεν ασκούν επιρροή εν προκειμένω, διότι αφορούν διαφορετική μεταχείριση ομοίων δραστηριοτήτων.

- 190 Τέλος, δεν υφίσταται κανένας περιορισμός στους παρισυνούς αερολιμένες όσον αφορά την εφαρμογή της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων, καθόσον όλοι οι αερομεταφορείς που επιθυμούν να την εφαρμόσουν περιέρχονται σε μια άκαμπτη κατάσταση ισότητας. Επιπλέον, πολλές εταιρίες που την εφαρμόζουν θα βρίσκονταν στην ίδια ακριβώς κατάσταση [...] όπως η Air France. Επομένως, δεν υφίσταται επιπλέον δυσμενής διάκριση στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών.

β) Επί της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους

- 191 Όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους, δεν υφίσταται, ομοίως, καμία δυσμενής διάκριση.
- 192 Όσον αφορά τη φερόμενη δυσμενή διάκριση μεταξύ της OAT και της AFS, η ADP υπενθυμίζει κατ' αρχάς ότι η ίδια η AFS καθόρισε το τέλος κατόπιν συμμετοχής σε διαγωνισμό, ότι δεν υπέστη τις συνέπειες σοβαρών και προδήλων παραβάσεών της και ότι δέχθηκε τη μείωση σε [...] % του συντελεστή του εν λόγω τέλους. Η προσφεύγουσα βεβαιώνει, στη συνέχεια, ότι τα καταβληθέντα από την AFS και την OAT τέλη ταυτίζονται, στην πράξη, αν ληφθεί υπόψη ο κύκλος εργασιών που αντι-

προσωπεύει η παροχή υπηρεσιών σε τρίτους (εξωτερικός κύκλος εργασιών) και το σταθερό στοιχείο του τέλους του OAT, όπως δείχνει ο ακόλουθος πίνακας:

	AFS	OAT
Συνολικός κύκλος εργασιών	[...]	[...]
Εξωτερικός κύκλος εργασιών	[...]	[...]
Τέλος επί του εξωτερικού κύκλου εργασιών	[...]	[...]
Σταθερό στοιχείο	[...]	[...]
Σύνολο εξωτερικών τελών	[...]	[...]
Ποσοστό επί τοις % του εξωτερικού κύκλου εργασιών	[...]	[...]

193 Η ADP διαπιστώνει ότι η Επιτροπή μειώνει, στην πραγματικότητα, το μεταβλητό στοιχείο του τέλους της OAT καθόσον σημειώνει, στην αιτιολογική σκέψη 111 της προσβαλλομένης απόφασης, σύνολο εξωτερικών τελών ύψους [...] γαλλικών φράγκων (FRF), ενώ πρόκειται για [...] FRF και ότι, επιπλέον, συγκρίνει πράγματα που δεν μπορούν να συγκριθούν εφόσον κακώς περιλαμβάνει τον κύκλο εργασιών που αντιπροσωπεύουν οι δραστηριότητες εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων της OAT. Επιπλέον, όταν προβαίνει σε σύγκριση που φέρεται ότι λαμβάνει υπόψη τις σταθερές συνιστώσες, η Επιτροπή σφάλει καθόσον λαμβάνει υπόψη την απόλυτη αξία των τελών χωρίς να τα ανάγει στους αντίστοιχους κύκλους εργασιών και αναφέρει, κακώς, το αρχικώς καταβληθέν από την AFS ποσό των [...] FRF για την εξαγορά των χώρων της CIWL.

194 Όσον αφορά τη φερόμενη δυσμενή διάκριση επί των υπηρεσιών φορτίου, η ADP υποστηρίζει ότι το ποσοστό που πράγματι ισχύει είναι [...] % ασχέτως του φορέα παροχής υπηρεσιών, αφού διευκρινισθεί ότι [...].

195 Όσον αφορά τις υπηρεσίες τροφοδοσίας στον αερολιμένα του Roissy-CDG και καθαρισμού στους δύο παρισινούς αερολιμένες, η ADP υπογραμμίζει ότι δεν υφίσταται δυσμενής διάκριση, δεδομένου ότι τα τέλη ταυτίζονται.

- 196 Η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, με εξαίρεση την AFS, οι διάφοροι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους δεν υπέβαλαν καταγγελία.
- 197 Η ADP ισχυρίζεται ότι οι πολυάριθμοι πίνακες που προσκόμισε η Επιτροπή με το υπόμνημά της αντικρούσεως είναι εσφαλμένοι. Πράγματι, οι τελευταίοι κακώς περιλαμβάνουν τον κύκλο εργασιών που αντιπροσωπεύει η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, ο οποίος δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη για τη σύγκριση των τελών που καταβάλλουν οι AFS και OAT λόγω των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους. Δεδομένου ότι η AFS δεν εφαρμόζει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, δεν έχει, επομένως, νόημα να λαμβάνεται υπόψη ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιεί η OAT χάρις στη δραστηριότητα αυτή. Επιπλέον, η AFS ουδέποτε είχε αμφισβητήσει τον συντελεστή του τέλους που οφείλει η OAT λόγω της εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων, ο οποίος σε καμία περίπτωση δεν αφορά τις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών σε τρίτους ως προς τις οποίες οι δύο εταιρίες είναι ανταγωνίστριες.
- 198 Η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι τα στοιχεία που προσκομίζει η Επιτροπή με το υπόμνημά της αντικρούσεως, προκειμένου να αποδείξει την ύπαρξη καθεστώτος που ευνοεί τον όμιλο Air France, δεν εμφανίζονται ούτε στην ανακοίνωση των αιτιάσεων ούτε στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 199 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα υποστηρίζουν ότι η συμπεριφορά της ADP συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση που συνεπάγεται δυσμενή διάκριση υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 200 Η προσφεύγουσα αναπτύσσει, στην ουσία, τρεις αιτιάσεις προς στήριξη αυτού του σκέλους του λόγου ακυρώσεως. Υποστηρίζει ότι η Επιτροπή αντέστρεψε το βάρος

αποδείξωσ, αλλοίωσε παντελώς την έκταση και το περιεχόμενο των συμβάσεων περι κατοχής δημόσιας ιδιοκτησίας και διέπραξε σφάλμα εκτιμήσεως, καθόσον κακώς χαρακτήρισε τα τέλη άνισα.

201 Όσον αφορά, πρώτον, την αιτίαση που αντλείται από τη φερόμενη αντιστροφή του βάρους αποδείξεως, αρκεί να υπομνησθεί ότι ορθώς η Επιτροπή αποφάσισε ότι τα εν λόγω εμπορικά τέλη συνιστούν την αντιπαροχή των υπηρεσιών διαχειρίσεως αερολιμένων και την άδεια για την παροχή υπηρεσιών εδάφους. Επομένως, όπως αναπτύχθηκε στην αιτιολογική σκέψη 120 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η ADP παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες σε όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών που βρίσκονται, σε σχέση με το αντικείμενο της εν λόγω αποφάσεως, στην ίδια κατάσταση έναντι αυτής. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή, βασιζόμενη στη διαφορά του συντελεστή των τελών που ζητεί η ADP από τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, βασιμώς καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αυτή επιβάλλει άνισα τέλη, εκτός αν αντικειμενικοί λόγοι δικαιολογούν αυτή τη διαφορά μεταχειρίσεως.

202 Επιπλέον, ακόμη και κατά την άποψη της προσφεύγουσας ότι το τέλος δεν συνιστά την αντιπαροχή των υπηρεσιών διαχειρίσεως των αερολιμένων και της άδειας διασφάλισης των υπηρεσιών εδάφους, αλλά την αντιπαροχή που οφείλεται στον δημόσιο οργανισμό για την αποκλειστική εκμετάλλευση της δημόσιας ιδιοκτησίας, το τέλος αυτό δεν μπορεί, ωστόσο, να είναι αυθαίρετο. Οφείλει, κατ' αρχήν, να είναι συνάρτηση αντικειμενικών κριτηρίων, οπότε εναπόκειται στην ADP να δικαιολογήσει, σε περίπτωση ανισότητας, τους λόγους και το βάσιμο των διαφορών στους συντελεστές που επιβάλλει στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες του Orly και του Roissy-CDG. Επιβάλλεται να προστεθεί ότι, κατά τις διατάξεις που αναφέρει η προσφεύγουσα, το μεταβλητό μέρος του συνολικού τέλους αντιστοιχεί στη χρήση του αγαθού, στο μέτρο που η χρήση αυτή είναι επικερδής. Αν και ο κύκλος εργασιών του δικαιούχου αποτελεί κατάλληλο κριτήριο για τον καθορισμό, κατ' αυτόν τον τρόπο, του μεταβλητού μέρους του συνολικού τέλους, επιβάλλεται να τονιστεί ότι το κριτήριο αυτό πρέπει να εφαρμόζεται από την ADP σε όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους κατά τρόπο μη συνεπαγόμενο διακρίσεις. Αν η ADP επιβάλλει σ' αυτούς τους αποδέκτες υπηρεσιών τέλη διαφορετικού ύψους, σ' αυτήν εναπόκειται επομένως να αποδείξει την ύπαρξη καταστάσεων ή περιστάσεων αντικειμενικά διαφορετικών που να μπορούν να δικαιολογήσουν αυτή την ανισότητα μεταχειρίσεως.

- 203 Επομένως, η αιτίαση που αντλείται από τη φερόμενη αντιστροφή του βάρους αποδείξεως είναι αβάσιμη.
- 204 Δεύτερον, η αιτίαση που αντλείται από τη φερόμενη αλλοίωση της εκτάσεως και του περιεχομένου των συμβάσεων που συνήφθησαν μεταξύ της ADP και των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στους παρισινούς αερολιμένες απορρίφθηκε ήδη στο πλαίσιο της εξετάσεως του πρώτου σκέλους του τέταρτου λόγου (βλ. ανωτέρω, σκέψη 130).
- 205 Όσον αφορά, τρίτον, τον ισχυρισμό που αντλείται από τη φερόμενη απουσία άνισου χαρακτήρα των τελών, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, αφενός, ότι οι πραγματικές και νομικές διαφορές δικαιολογούν αντικειμενικά διαφορετική μεταχείριση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους και των φορέων παροχής υπηρεσιών εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων όσον αφορά τα τιμολόγια, α) και, αφετέρου, ότι δεν υφίσταται δυσμενής διάκριση όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους, β).

α) Επί της εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων

- 206 Επιβάλλεται κατ' αρχάς να τονιστεί, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, ότι, στο μέτρο που η παρούσα διαφορά αφορά τη συμπεριφορά της ADP, κρίσιμη είναι η θέση των φορέων παροχής υπηρεσιών έναντι αυτής και όχι η θέση τους στην αγορά υπηρεσιών εδάφους. Οι δύο αυτές κατηγορίες φορέων παροχής υπηρεσιών απολαύουν των ιδίων υπηρεσιών διαχειρίσεως της ADP.
- 207 Εν συνεχεία, αν και αληθεύει ότι ο αερομεταφορέας που αποφασίζει να παρέχει ο ίδιος τις υπηρεσίες εδάφους βαρύνεται με σημαντικές δαπάνες, οι δαπάνες αυτές βαρύνουν ωστόσο εξίσου τον φορέα παροχής υπηρεσιών σε τρίτους, ο οποίος θα τις περιλάβει κατόπιν στην τιμή της μεσολαβήσεώς του με την οποία χρεώνει τον αερομεταφορέα.

208 Οι φερόμενες πραγματικές διαφορές στερούνται, επομένως, σημασίας.

209 Όσον αφορά τις φερόμενες νομικές διαφορές, επιβάλλεται να τονιστεί ότι το επιχείρημα που αντλείται από τη μη εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στις σχέσεις μεταξύ των εταιριών και των θυγατρικών τους είναι αλυσιτελής. Πράγματι, δεν πρόκειται για τις συμφωνίες μεταξύ των αερομεταφορέων και των θυγατρικών μέσω των οποίων διασφαλίζουν την εξυπηρέτησή τους δι' ιδίων μέσων, αλλά για κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως της ADP έναντι των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, με τις οποίες συνήψε συμβάσεις.

210 Επομένως, τα επιχειρήματα σχετικά με το βάσιμο της διαφορετικής μεταχειρίσεως των φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους και των φορέων παροχής υπηρεσιών εξυπηρετήσεως δι' ιδίων μέσων σε επίπεδο τιμολογίων πρέπει να απορριφθούν.

β) Επί της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους

— Όσον αφορά την AFS και την OAT

211 Επιβάλλεται, κατ' αρχάς, να υπομνησθεί ότι τα επιχειρήματα ότι η ADP απλώς δέχτηκε την προσφορά της AFS, προχώρησε στην εκτέλεση της συμβάσεως που είχε συναφθεί μεταξύ αυτών και παραχώρησε μείωση της τάξεως του [...] % στον συντελεστή του τέλους στην εταιρία αυτή κατόπιν της αφίξεως του OAT στην αγορά το 1992 απορρίφθηκαν ήδη στο πλαίσιο του τέταρτου σκέλους του λόγου ακυρώσεως.

212 Επιβάλλεται, στη συνέχεια, η διαπίστωση ότι ο πίνακας που παρουσίασε η προσφεύγουσα προκειμένου να αποδείξει την έλλειψη δυσμενούς διακρίσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτός.

- 213 Πρώτον, η σταθερή συνιστώσα του τέλους δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη, διότι καταβάλλεται για την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας, για την οποία δεν πρόκειται στη δεδομένη περίπτωση. Όπως επικουρικώς, επιβάλλεται να τονιστεί ότι το εκάστοτε διάφορο ύψος της συνιστώσας αυτής δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να συγκριθεί κατά τρόπο αφηρημένο, αλλά πρέπει να αναχθεί στην επιφάνεια, την ποιότητα και την κατάσταση των ακινήτων που τίθενται στη διάθεση των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών. Επιπλέον, η προσφεύγουσα δεν αναφέρει το ποσό των [...] FRF που η AFS κατέβαλε αρχικώς για την εξαγορά των χώρων της CIWL.
- 214 Δεύτερον, αντιθέτως προς ό,τι ισχυρίζεται η προσφεύγουσα, επιβάλλεται να ληφθεί υπόψη ο κύκλος εργασιών που σχετίζεται με τις παροχές υπηρεσιών εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων, στο μέτρο που, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, ο OAT επωφελείται των ίδιων υπηρεσιών διαχειρίσεως που παρέχει η ADP για τις παροχές υπηρεσιών της εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων και για εκείνες της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους.
- 215 Τρίτον, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι ο συντελεστής του τέλους που εφαρμόζεται στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων δεν μπορεί να ασκήσει καμία επιρροή στον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών στην αγορά παροχής υπηρεσιών σε τρίτους, για τον λόγο ότι η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων διαφέρει από την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους. Πράγματι, επιβάλλεται να υπομνησθεί, κατ' αρχάς, ότι η ADP παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες στους φορείς παροχής των δύο αυτών κατηγοριών υπηρεσιών. Εν συνεχεία, το γεγονός ότι η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων βαρύνεται με συντελεστή τέλους [...] επιτρέπει στους φορείς παροχής υπηρεσιών που έχουν άδεια παροχής των δύο κατηγοριών υπηρεσιών να αποσβέσουν τις επενδύσεις τους και να μπορέσουν, κατ' αυτόν τον τρόπο, να προσφέρουν καλύτερους όρους παροχής υπηρεσιών σε τρίτους. Τέλος, αυτός ο συντελεστής τέλους [...] μπορεί να ωθήσει ορισμένες αεροπορικές εταιρίες να εφαρμόσουν μάλλον την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων παρά να προσφύγουν σε υπηρεσίες τρίτων.
- 216 Επομένως, οι δύο τύποι υπηρεσιών εξυπηρέτησεως πρέπει να ληφθούν υπόψη προκειμένου να εξεταστεί αν τα τέλη είναι άνισα.

217 Εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η άνηση μεταχείριση προκύπτει σαφώς από τον πίνακα που περιλαμβάνεται στη σκέψη 19 της προσβαλλομένης αποφάσεως, του οποίου την ακρίβεια δεν αμφισβητεί η προσφεύγουσα και του οποίου τα δεδομένα προκύπτουν, άλλωστε, από τις απαντήσεις που έδωσε όταν της ζητήθηκαν πληροφορίες από την Επιτροπή. Πράγματι, φαίνεται ότι ο συντελεστής του τέλους για την OAT είναι της τάξεως του [...] % για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και [...] % για την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους, ενώ ο συντελεστής τέλους για την AFS είναι της τάξεως του [...] %.

218 Τέλος, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι δεν υφίσταται δυσμενής διάκριση στην αγορά αεροπορικών μεταφορών εφόσον στους παρισινούς αερολιμένες δεν υφίσταται κανενός είδους περιορισμός όσον αφορά την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων πρέπει επίσης να απορριφθεί. Αφενός, το επιχείρημα αυτό, ακόμη και αν θεωρηθεί βάσιμο, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τη δυσμενή διάκριση μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών σε τρίτους και φορέων παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων. Αφετέρου, δεν είναι ακριβές στο μέτρο που, όπως τονίζεται στην αιτιολογική σκέψη 123 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μόνον οι μεγάλες αεροπορικές εταιρίες που αντιπροσωπεύουν μεγάλο ποσοστό του όγκου μεταφορών στους αερολιμένες του Παρισιού έχουν, στην πράξη, τη δυνατότητα να αναπτύξουν και να καταστήσουν αποδοτική υπηρεσία εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων, ενώ οι άλλοι είναι υποχρεωμένοι να απευθύνονται στους φορείς παροχής υπηρεσιών σε τρίτους.

— Όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών

219 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται δυσμενής διάκριση, διότι η ADP εφαρμόζει στην πραγματικότητα συντελεστή της τάξεως του [...] %, ανεξαρτήτως του φορέα παροχής υπηρεσιών. Διευκρινίζει, ωστόσο, ότι οι εταιρίες [...] ζητούν την καταβολή του τέλους, διότι, αντίθετα με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών που ασκούν τη δραστηριότητά τους προς όφελος όλων των εταιριών που απευθύνονται σε αυτούς και από χώρους που βρίσκονται στην κυριότητά τους, εργάζονται αποκλειστικά ως υπεργολάβοι, αντιστοίχως για [...], και μάλιστα στους ίδιους τους χώρους των δύο αεροπορικών εταιριών.

220 Πρώτον, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί εκ νέου ότι, δεδομένου ότι η ADP παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες στους φορείς παροχής υπηρεσιών, δεν δικαιολογείται η επιβολή

διαφορετικού συντελεστή του τέλους. Δεύτερον, κατά τον πίνακα που περιλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 19 της προσαλλομένης αποφάσεως, ο οποίος καταρτίστηκε με βάση δεδομένα που παρέσχε η προσφεύγουσα όταν της ζητήθηκαν πληροφορίες από την Επιτροπή, φαίνεται ότι για την Air France εφαρμόζεται συντελεστής ύψους [...] % τόσο για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων όσο και για την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους. Τρίτον, η εξήγηση ότι το γεγονός ότι μια αεροπορική εταιρία ενεργεί αποκλειστικά ως υπεργολάβος μιας αεροπορικής εταιρίας δικαιολογεί υψηλότερο συντελεστή αντιβαίνει προς τον ισχυρισμό της ADP κατά τον οποίο ο συντελεστής [...] % που επιβάλλεται στην HRS για τις δραστηριότητές της τροφοδοσίας δικαιολογείται λόγω του ότι η εταιρία αυτή ενεργούσε αποκλειστικά ως υπεργολάβος της AOM. Τέταρτον, το γεγονός ότι [...] ασκούν τη δραστηριότητα υπεργολαβίας σε χώρους [...] δεν τους τοποθετεί σε θέση διαφορετική εκείνης των άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών που διαθέτουν τους δικούς τους χώρους, υπό την έννοια ότι οι δύο αυτές εταιρίες δεν καταλαμβάνουν κτίρια για τα οποία υποχρεούνται να καταβάλλουν δημόσιο τέλος. Πέμπτον, η εξήγηση ότι οι άλλοι φορείς παροχής υπηρεσιών παρέχουν υπηρεσίες σε όλες τις εταιρίες που απευθύνονται σε αυτές αναιρείται από τον προπαρατεθέντα πίνακα, από τον οποίο προκύπτει ότι παρέχουν μόνον υπηρεσίες εξυπηρέτησεως δι' ιδίων μέσων.

- 221 Επομένως, τα επιχειρήματα του πέμπτου σκέλους του τέταρτου λόγου πρέπει επίσης να απορριφθούν και, ως εκ τούτου, ο τελευταίος αυτός δεν είναι βάσιμος.

5. Επί του πέμπτου λόγου που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 222 Επικουρικώς, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι οι κανόνες ανταγωνισμού δεν μπορούν να εφαρμοστούν σε αυτήν, σύμφωνα με το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, προκειμένου να της επιτραπεί η εκπλήρωση της γενικού συμφέροντος αποστολής της (απόφαση του Δικαστηρίου της 27ης Απριλίου 1994, C-393/92, Almelo, Συλλογή 1994, σ. I-1477, σκέψη 49).

- 223 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι της έχει ανατεθεί, δυνÁμει του Áρθρου L. 251-2 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, «η διαρρúθμιση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του συνόλου των εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας καθώς και όλων των συναφών εγκαταστάσεων που έχουν επίκεντρο την περιοχή του Ραρισιού και που έχουν ως σκοπό να διευκολύνουν την άφιξη και την αναχώρηση των αεροσκαφών, να κατευθύνουν την αεροναυτιλία και να διασφαλίζουν την επιβίβαση, αποβίβαση και επίγεια μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων και του ταχυδρομικού υλικού που μεταφέρονται αεροπορικώς». Αναφέρει ότι η αποστολή αυτή χαρακτηρίστηκε τόσο από το Tribunal des conflits στην προπαρατεθείσα απόφαση του της 13ης Δεκεμβρίου 1976, όσο και από το Cour de cassation française στην απόφασή του της 13ης Ιανουαρίου 1982, SA Alta κ.λπ. κατÁ Αέροports de Paris, ως δραστηριότητα δημόσιας υπηρεσίας και αποτελεί «υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος» υπό την έννοια του Áρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης.
- 224 Η ερμηνεία της Επιτροπής, ότι το μεταβλητό μέρος του τέλους δεν αντιστοιχεί παρά στην αποζημίωση για ορισμένες υπηρεσίες, οδηγεί σε σημαντική μείωση της αξίας της δημόσιας ιδιοκτησίας που διαχειρίζεται η ADP και, κατÁ συνέπεια, των πόρων αυτής κατÁ τρόπον ώστε να μην μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις αυξημένες δαπάνες με τις οποίες βαρύνεται. Η αμοιβή μόνον των υπηρεσιών διαχείρισεως, που ορίζονται κατÁ τα λοιπά κατÁ τρόπο ασαφή, δεν παρουσιάζει κανένα κοινό χαρακτηριστικό με την αντιπαροχή για την κατοχή δημόσιου πράγματος.
- 225 Η ADP εκτιμά ότι η ανάλυση της Επιτροπής, που είναι αντίθετη προς τη φύση του τέλους που οφείλεται για την κατοχή δημόσιου πράγματος, αποτελεί πραγματική απαλλοτρίωση που την εμποδίζει να εκπληρώσει την αποστολή της.
- 226 Η καθής υποστηρίζει ότι οι εν λόγω δραστηριότητες δεν έχουν απαραίτητως τον χαρακτήρα υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι οι καταδικασθείσες πρακτικές είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση της αποστολής της.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 227 Επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι η παρέκκλιση που προβλέπει το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ερμηνεύεται συσταλτικά και μπορεί να χωρήσει μόνον υπό τη διπλή προϋπόθεση, αφενός, ότι η δημόσια εξουσία είχε αναφέρει στην οικεία επιχείρηση τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος και, αφετέρου, ότι η εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης εμποδίζει την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ανατεθεί στην επιχείρηση αυτή και δεν πλήττεται το συμφέρον της Κοινότητας (προπαρατεθείσα απόφαση *Merci convenzionali porto di Genova*, σκέψη 26).
- 228 Χωρίς να είναι απαραίτητο να κριθεί το ζήτημα αν οι επίμαχες δραστηριότητες αποτελούν υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος υπό την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, αρκεί η διαπίστωση ότι, εν πάση περιπτώσει, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε με ποιο τρόπο η προσβαλλόμενη απόφαση συνεπάγεται την αδυναμία της να εκπληρώσει την αποστολή δημοσίας υπηρεσίας ούτε ότι η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού μπορεί να εμποδίσει την εκπλήρωση αυτής.
- 229 Πράγματι, η Επιτροπή δεν απαγορεύει στην ADP, με την προσβαλλόμενη απόφαση, την εισπράξη τελών έναντι των υπηρεσιών που παρέχει ούτε αποφαινεται επί του ύψους αυτών, αλλά απαιτεί από αυτή μόνο να θέσει τέρμα στην παράβαση, που συνίσταται στην επιβολή άνισων εμπορικών τελών. Η ADP μπορεί, επομένως, να συνεχίσει να εισπράττει τέλη για να χρηματοδοτεί την εκπλήρωση της ενδεχόμενης αποστολής της διαχείρισεως υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Επιβάλλεται να τονιστεί, συναφώς, ότι αν και η ADP εισπράττει, προκειμένου να εκπληρώσει επαρκώς την αποστολή της ως φορέα διαχειρίσεως, τέλη που προορίζονται να αντισταθμίσουν τις δαπάνες που σχετίζονται με τις επενδύσεις της, η αποστολή αυτή ουδόλως απαιτεί την επιβολή άνισων τελών. Η ADP δεν προβάλλει, άλλωστε, κανένα αντίθετο στοιχείο.
- 230 Επομένως, ο πέμπτος λόγος, που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, πρέπει να απορριφθεί.

6. Επί του έκτου λόγου που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 222 της Συνθήκης

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 231 Η προσφεύγουσα θεωρεί ότι η μείωση από την Επιτροπή του εν λόγω τέλους σε απλή αποζημίωση των «υπηρεσιών» που παρέχει ο φορέας διαχειρίσεως της δημόσιας ιδιοκτησίας αποβαίνει επιζήμια για την αναβάθμιση της εν λόγω ιδιοκτησίας.
- 232 Επιπλέον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πλήττει εξαιρετικά σοβαρά τις συμβάσεις που συνήψε. Ισχυρίζεται, συναφώς, ότι η θέση της Επιτροπής την αναγκάζει να προβεί σε προσαρμογή του τέλους της AFS, που προτάθηκε ελεύθερα από την τελευταία σε δεδομένο χρόνο, σε σχέση με αυτό ενός νέου δικαιούχου που υπέβαλε προτάσεις σε διαφορετικό χρόνο, σε τελείως διαφορετικό οικονομικό πλαίσιο. Το δίκαιο του ανταγωνισμού δεν επιβάλλει σε καμία περίπτωση μια τέτοια ευθυγράμμιση επ' ονόματι της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων, σε μια κατάσταση δυσμενή για τους ιδιώτες που έχουν συνάψει συμβάσεις σε πολύ διαφορετικά χρονικά διαστήματα. Η Επιτροπή κάνει έτσι δυσμενή διάκριση μεταξύ της ιδιωτικής ιδιοκτησίας και της δημόσιας ιδιοκτησίας.
- 233 Η καθής υποστηρίζει ότι δεν παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 222 της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 234 Κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 222 της Συνθήκης, η Συνθήκη «δεν προδικάζει με κανέναν τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη».

- 235 Κατά την προσφεύγουσα, η Επιτροπή επέφερε ζημία στην αναβάθμιση του γαλλικού δημοσίου τομέα και, επομένως, παρέβη το ανωτέρω άρθρο.
- 236 Χωρίς να είναι αναγκαία η εξέταση του ζητήματος εάν η ζημία στην αναβάθμιση του δημοσίου τομέα προδικάζει το καθεστώς της ιδιοκτησίας, αρκεί η διαπίστωση ότι, εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή ουδόλως πλήττει με την προσβαλλόμενη απόφαση τον δημόσιο τομέα.
- 237 Συναφώς, αρκεί να υπενθυμιστεί ότι η Επιτροπή ορίζει ρητώς, στην αιτιολογική σκέψη 98 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «δεν καλείται να εκφέρει γνώμη όσον αφορά το επίπεδο δημοσίων τελών που ζητούνται από τους φορείς παροχής των εξεταζόμενων υπηρεσιών».
- 238 Ομοίως, περιορίζεται, στο διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, να καλέσει την ADP να παύσει την είσπραξη άνισων εμπορικών τελών, αλλά δεν απαγορεύει την είσπραξη τελών ούτε καθορίζει ανώτατο όριο για το τέλος.
- 239 Επομένως, η Επιτροπή δεν αποφάνθηκε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, επί της αξιολογήσεως του δημοσίου τομέα, αλλά επέβαλε, απλώς, στην ADP τον σεβασμό των επιτακτικών διατάξεων του άρθρου 86 της Συνθήκης, κατά το οποίο οι οργανισμοί διαχειρίσεως της δημόσιας ιδιοκτησίας υποχρεώνονται να συμμορφώνονται όπως και οι ιδιώτες κύριοι.
- 240 Επομένως, ο λόγος που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 222 της Συνθήκης είναι αβάσιμος.

- 241 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το επιχείρημα ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πλήττει τις συμβάσεις που συνήψε η ADP. Πράγματι, ο χαρακτήρας δημοσίας τάξεως του δικαίου του ανταγωνισμού έχει, ακριβώς, ως αντικείμενο να καταστήσει τις διατάξεις του υποχρεωτικές και να απαγορεύσει στους επιχειρηματίες να αποκλίνουν από αυτές στις συμβάσεις τους.

7. Επί του εβδόμου λόγου που αντλείται από κατάχρηση εξουσίας

Ισχυρισμοί των διαδίκων

- 242 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή καταστρατήγησε το άρθρο 86 της Συνθήκης, καθόσον η προσβαλλόμενη απόφαση σκοπεί, στην πραγματικότητα, στην εναρμόνιση της αμοιβής που οφείλεται για την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας στο πλαίσιο των υπηρεσιών εδάφους.
- 243 Η προσφεύγουσα τονίζει, συναφώς, ότι η Επιτροπή, παρά το ότι θεωρεί ότι το σταθερό μέρος του τέλους δεν εμπίπτει στην εκτίμησή της, ορίζει ωστόσο, στη σκέψη 127 της προσβαλλομένης απόφασης, ότι, «όσον αφορά την ειδική περίπτωση της AFS, [αυτή] δεν έχει αντίρρηση [...] να συμπεριληφθεί ένα δημόσιο τέλος στο σύνολο των τελών που της ζητούνται». Ομοίως, αναφέρει ότι η Επιτροπή κάνει ρητώς μεία, στο σημείο 18 της ανακοίνωσης των αιτιάσεων, του γεγονότος ότι οι «πρακτικές της ADP στον τομέα των εμπορικών τελών δεν αντιστοιχούν στις πρακτικές που απαντούν συνήθως σε άλλους κοινοτικούς αερολιμένες όπως το Heathrow και Gatwick του Λονδίνου, το Amsterdam-Schiphol και της Φρανκφούρτης».
- 244 Επιπλέον, η Επιτροπή δεν προσπάθηκε να λάβει τη γνώμη των φορέων παροχής υπηρεσιών επί των επίμαχων τελών. Αυτό αποδεικνύει ότι δεν επιζητεί, εν προκει-

μένω, την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού σε μια συγκεκριμένη κατάσταση, αλλά επιδιώκει σκοπούς που υπάγονται στην αρμοδιότητα του νομοθέτη.

- 245 Δεδομένου ότι η υπηρεσία εδάφους στους αερολιμένες συνδέεται άμεσα με την κοινή πολιτική των μεταφορών, δεν απόκειται στην Επιτροπή να χρησιμοποιήσει την καταγγελία που υπέβαλε η AFS για να προσπαθήσει να επιβάλει τροποποίηση των εθνικών δικαίων όσον αφορά την αμοιβή για την κατοχή της δημόσιας ιδιοκτησίας.
- 246 Η καθής υποστηρίζει ότι δεν ενήργησε κατά κατάχρηση εξουσίας.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 247 Κατά πάγια νομολογία, μια πράξη θεωρείται ότι εκδόθηκε κατά κατάχρηση εξουσίας μόνον όταν από αντικειμενικές, κρίσιμες και συγκλίνουσες ενδείξεις προκύπτει ότι εκδόθηκε με αποκλειστικό ή, τουλάχιστον, πρωταρχικό σκοπό άλλο πλην του υπ' αυτής αναφερομένου (απόφαση του Πρωτοδικείου της 16ης Ιουλίου 1998, T-72/97, Proderes κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-2847, σκέψη 118).
- 248 Ενόψει τόσο του διατακτικού όσο και της αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως, επιβάλλεται η διαπίστωση, που αφορά άλλωστε μόνον τους παρισυνούς αερολιμένες, ότι η Επιτροπή δεν προβαίνει σε κανενός είδους εναρμόνιση των όρων καθορισμού των τελών που επιβάλλονται στην κατοχή δημόσιας ιδιοκτησίας, αλλά σκοπεί αποκλειστικά να σταματήσει την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεως απαγορεύοντας στην ADP την επιβολή άνισων τελών στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους. Εκθέτει, άλλωστε, στην αιτιολογική σκέψη 98 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, στην υπόθεση αυτή, «η Επιτροπή

δεν καλείται να εκφέρει γνώμη όσον αφορά τα επίπεδα δημόσιων τελών που ζητούνται από τους φορείς παροχής των εξεταζόμενων υπηρεσιών». Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν μπορεί να συνιστά μέσο καταστρατηγήσεως της Επιτροπής στην προσπάθειά της εναρμονίσεως των αμοιβών για την κατοχή δημόσιας ιδιοκτησίας.

249 Όσον αφορά την αιτίαση που αντλείται από το γεγονός ότι η Επιτροπή έλαβε τη γνώμη άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών σχετικά με τα επίμαχα τέλη, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι το άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού 17 προβλέπει ότι η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα, αλλά όχι την υποχρέωση, να προβεί σε ακρόαση τρίτων. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν υπέβαλε κανενός είδους αίτημα ακροάσεως τρίτης επιχειρήσεως, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή η έλλειψη συμπληρωματικών ακροάσεων. Εν πάση περιπτώσει, η αιτίαση στερείται σημασίας προς απόδειξη της φερομένης καταχρήσεως εξουσίας.

250 Ο λόγος είναι προδήλως αβάσιμος.

251 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί των δικαστικών εξόδων

252 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα της Επιτροπής και της παρεμβαίνουσας, σύμφωνα με το σχετικό αίτημά τους.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τρίτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) **Απορρίπτει την προσφυγή.**

- 2) **Η προσφεύγουσα φέρει τα δικά της δικαστικά έξοδα καθώς και τα έξοδα της Επιτροπής και της παρεμβαίνουσας Alfa Flight Services.**

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 12 Δεκεμβρίου 2000.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

J. Azizi