

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)  
de 12 de diciembre de 2000 \*

En el asunto T-128/98,

Aéroports de Paris, con domicilio social en París (Francia), representado por M<sup>c</sup> H. Calvet, abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M<sup>c</sup> A. May, 398, route d'Esch,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada inicialmente por los Sres. J.F. Crespo Carrillo y G. Charrier, miembros del Servicio Jurídico, y posteriormente por la Sra. L. Pignataro, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de agentes, asistida por M<sup>c</sup> B. Geneste, abogado de Hauts-de-Seine, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. C. Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

\* Lengua de procedimiento: francés.

apoyadas por

**Alpha Flight Services**, con domicilio social en París, representada por M<sup>es</sup> L. Marville y A. Denantes, abogados de París, y V. De Meester, abogado de Luxemburgo, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de este último, 5, place du Théâtre,

parte coadyuvante,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 98/513/CE de la Comisión, de 11 de junio de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CE (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (DO L 230, p. 10),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA  
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Tercera),

integrado por los Sres. K. Lenaerts, Presidente, J. Azizi y M. Jaeger, Jueces;

Secretario: Sr. J. Palacio González, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 16 de mayo de 2000;

dicta la siguiente

## Sentencia

### Hechos que originaron el litigio

- 1 El demandante, Aéroports de Paris (en lo sucesivo, «ADP»), es una entidad pública dotada de autonomía financiera a la que, con arreglo al artículo L.251-2 del «code de l'aviation civile» francés, corresponde «organizar, explotar y desarrollar el conjunto de las instalaciones de transporte civil aéreo situadas en la región de París y destinadas a facilitar la llegada y salida de los aviones, guiar la navegación, garantizar el embarque, desembarque y conducción a tierra de los viajeros, mercancías y correo transportados por avión, así como todas las instalaciones anejas».
- 2 ADP explota los aeropuertos de Orly y de Roissy-Charles-de-Gaulle (en lo sucesivo, «Roissy-CDG»).
- 3 En los años sesenta, cuatro sociedades prestaban en el aeropuerto de Orly servicios de mayordomía («catering»): Pan Am, TWA, Air France y la Compagnie internationale des wagons-lits (en lo sucesivo, «CIWL»). Las tres primeras ejercían, en realidad y de manera casi exclusiva en el caso de Air France, actividades de autoasistencia, es decir de suministro a sus propios vuelos. Tras la creación del aeropuerto de Roissy-CDG en los años setenta, TWA y Pan Am transfirieron sus actividades a éste.

- 4 En esta misma época, ACS, filial de Trust House Forte, que pasó a llamarse THF y a la que sucedió la sociedad Alpha Flight Services (en lo sucesivo, «AFS»), empezó a prestar servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly.
- 5 Tras una licitación organizada por ADP en 1988, se eligió a AFS como único agente de servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly, junto a Air France, que se limitaba a realizar actividades de autoasistencia.
- 6 Las condiciones financieras impuestas por ADP se limitaban al pago periódico de una tasa calculada sobre la base del volumen de negocios del agente. En su proposición, AFS contemplaba el pago de una tasa media calculada sobre su volumen de negocios de [...] <sup>1</sup> % (con una variación del [...] %), así como la construcción de un nuevo edificio y la compra, por [...] de francos franceses (FRF), de los edificios de CIWL.
- 7 El 21 de mayo de 1992, ADP y AFS firmaron un convenio de concesión por un período de 25 años, que entró en vigor con carácter retroactivo el 1 de febrero de 1990 y mediante el cual se autorizó a AFS a prestar servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly, así como a ocupar un conjunto de bienes inmuebles situados en dicho aeropuerto y un terreno de [...] y a construir en él, soportando AFS los costes, las instalaciones necesarias para su actividad.
- 8 Con arreglo al artículo 23 del convenio, la tasa que AFS debía abonar quedaba definida en los siguientes términos:

i) no se le exigía ninguna tasa de ocupación;

1 — Se omiten los datos confidenciales.

ii) se le aplicaba una tasa comercial proporcional al volumen de negocios [total anual realizado por AFS, excluyendo el volumen de negocios correspondiente al suministro de platos kasher a partir de Rungis (situada fuera del perímetro del aeropuerto) a las sociedades que prestasen servicios de mayordomía en las plataformas de ADP. El volumen de negocios relativo a las prestaciones elaboradas en las instalaciones de Rungis y suministradas directamente a cualquier otro cliente instalado en las plataformas de ADP, se tratase o no de compañías aéreas, quedaba sujeto al pago de la tasa];

iii) por último, el concesionario debía abonar a ADP un importe de [...] de FRF además de la tasa prevista en el apartado anterior.

9 [...] un nuevo agente, Orly Air traiteur (en lo sucesivo, «OAT»), comenzó a prestar servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly. OAT es una filial del grupo Air France, que la controla mayoritariamente a través de su filial Servair, que, a su vez, también presta servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto Roissy-CDG. OAT asumió progresivamente las actividades de mayordomía realizadas hasta entonces por Air France en el aeropuerto de Orly.

10 [...], ADP otorgó a OAT una concesión por un período de 25 años, [...] y que tenía por objeto la autorización de la explotación de servicios de mayordomía en el aeropuerto de Orly y de la ocupación de bienes inmuebles situados dentro de su perímetro. De esta manera, se autorizaba a OAT a ocupar un terreno de [...] y a construir en él, asumiendo los costes, las instalaciones necesarias. El artículo 26 del convenio de concesión, relativo a las condiciones financieras, establecía una remuneración diferente para cada autorización en los siguientes términos:

— por una parte, como contrapartida de la autorización de ocupación del terreno, el beneficiario se comprometía a abonar a ADP una tasa de ocupación anual proporcional a la superficie ocupada [...];

— por otra parte, como contrapartida de la concesión de la autorización de ejercicio de actividad, el beneficiario se comprometía a abonar a ADP una tasa comercial calculada aplicando:

- i) un tipo del [...] % sobre el volumen de negocios total realizado con la compagnie nationale Air France y las filiales del grupo Air France, Air Charter, Air Inter (las prestaciones realizadas por OAT con las filiales o subfiliales de Servair, titulares de una autorización de explotación comercial con ADP quedaban excluidas de la base imponible del volumen de negocios);
  - ii) un tipo del [...] % sobre el volumen de negocios total realizado con cualquier otra compañía aérea.
- 11 A finales de 1992, tras la llegada de OAT al mercado y un conflicto entre ADP y AFS en relación con la remuneración a abonar por ésta, se redujo el tipo de la tasa de AFS, que pasó de [...] %.
- 12 El 29 de diciembre de 1993, AFS comunicó a ADP que consideraba que el tipo de su tasa y los aplicados al volumen de negocios de sus competidores en el aeropuerto de Orly no eran equivalentes, ni siquiera después de haber tomado en consideración las eventuales diferencias en los costes de ocupación, y que esa diferencia creaba un desequilibrio entre los distintos agentes. En consecuencia, AFS solicitó el ajuste de los tipos de las tasas.

- 13 ADP se negó aduciendo que la reducción de los tipos obtenida por AFS anteriormente situaba en un nivel equivalente las tasas de todos los concesionarios, habida cuenta de los costes inmobiliarios.
- 14 El 22 de junio de 1995, AFS presentó ante la Comisión una denuncia contra ADP, alegando que este organismo imponía tasas discriminatorias a los agentes de servicios de mayordomía infringiendo lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado CE (actualmente artículo 82 CE).
- 15 El 1 de febrero de 1996, la Comisión remitió a ADP una solicitud de información con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento n° 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22), con objeto de obtener precisiones sobre la identidad de los agentes de servicios de asistencia en tierra autorizados por ADP a ejercer su actividad en el aeropuerto de Orly y en el de Roissy-CDG, así como sobre las tasas comerciales que se les exigían. De la respuesta de ADP se desprende, en particular, que los tipos de asistencia sujetos al pago de una tasa sobre el volumen de negocios incluyen los servicios de mayordomía, los servicios de limpieza y los servicios relativos a la carga.
- 16 El 4 de diciembre de 1996, la Comisión remitió a ADP un pliego de cargos, conforme al artículo 86 del Tratado, en el que estimaba que las tasas comerciales aplicadas por dicho organismo estaban fundadas en reglas relativas a la base que variaban en función de la identidad de las empresas autorizadas, sin que dichas diferencias estuvieran justificadas objetivamente. Con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento n° 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento n° 17 (DO 1963, 127, p. 2268; EE 08/01, p. 62), ADP tuvo la oportunidad de exponer verbalmente su punto de vista durante la vista celebrada el 16 de abril de 1997.

- 17 El 11 de junio de 1998, la Comisión adoptó la Decisión 98/513/CE relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CE (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (DO L 230, p. 10; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), según la cual:

#### «Artículo 1

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

#### Artículo 2

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

#### Procedimiento

- 18 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 7 de agosto de 1998, ADP interpuso el presente recurso, que tiene por objeto la

anulación de la Decisión impugnada. El mismo día, ADP solicitó la suspensión de la ejecución del artículo 2 de la Decisión impugnada, con arreglo al artículo 185 del Tratado CE (actualmente artículo 242 CE). El 21 de septiembre de 1998, ADP desistió de dicha demanda.

- 19 Mediante auto de 17 de diciembre de 1998, el Presidente de la Sala Tercera admitió la intervención de AFS en apoyo de las pretensiones de la parte demandada y accedió a una petición de trato confidencial, respecto de AFS, de ciertos datos recogidos en los escritos de demanda y de contestación a la demanda. Mediante auto de 1 de diciembre de 1999, se aceptó igualmente tratar de manera confidencial, respecto de AFS, ciertos datos incluidos en los escritos de réplica y dúplica.
- 20 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Tercera) decidió iniciar la fase oral. En el marco de las medidas de ordenación del procedimiento y con arreglo al artículo 64 de su Reglamento de Procedimiento, instó al demandante a que respondiera a algunas preguntas escritas, lo que éste hizo en el plazo señalado a tal fin.
- 21 El 15 de mayo de 2000, el demandante remitió por fax a la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia una sentencia del Tribunal des conflits de la République française, de 18 de octubre de 1999.
- 22 En la vista de 16 de mayo de 2000 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia. En dicha vista el demandante presentó una copia de la mencionada sentencia del Tribunal des conflits.

## Pretensiones de las partes

23 ADP solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Anule la Decisión impugnada, en la que se declara que el demandante ha infringido lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado y se le insta a poner fin a la infracción a más tardar en el plazo de dos meses a partir de dicha Decisión.
  
- Condene en costas a la Comisión.

24 La demandada solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Desestime el recurso.
  
- Condene en costas a ADP.

25 AFS, parte coadyuvante, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Desestime el recurso.

— Condene en costas a ADP.

## Fundamentos de Derecho

- 26 En apoyo de su recurso, ADP formula siete motivos basados, respectivamente, en un vicio de procedimiento, en la vulneración de los derechos de defensa, en la violación de la obligación de motivación, en la infracción del artículo 86 del Tratado, en la violación del artículo 90, apartado 2, del Tratado CE (actualmente artículo 86 CE, apartado 2), en la infracción del artículo 222 del Tratado CE (actualmente artículo 295 CE) y en la desviación de poder.

### *1. Sobre el motivo basado en un vicio de procedimiento*

#### *Alegaciones de las partes*

- 27 ADP alega que la aplicación del Reglamento n° 17 es ilegal, ya que el presente asunto pertenece al ámbito del transporte aéreo, substraído al ámbito de aplicación de dicha norma por el Reglamento n° 141 del Consejo, sobre la no aplicación del Reglamento n° 17 del Consejo al sector de los transportes (DO 1962, 124, p. 2751; EE 07/01, p. 57), al que sustituyeron tres reglamentos sectoriales, entre los que figura el Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo (DO L 374, p. 1).

- 28 El demandante señala, en primer lugar, que la Comisión estima en la Decisión impugnada que «los cánones [pagados por los agentes de servicios de asistencia en tierra] repercut[en] sobre el juego de la competencia entre servicios aéreos» (considerando 128) y que «los servicios de asistencia en los aeropuertos de Orly y [Roissy-CDG] son indispensables para el buen funcionamiento de los servicios aéreos» (considerando 64).
- 29 El demandante indica, en segundo lugar, que, en su propuesta de Directiva relativa al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, presentada el 10 de abril de 1995, la Comisión había subrayado que «la asistencia en tierra forma parte integrante del sistema de transporte aéreo». Asimismo, el demandante añade que la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272, p. 36), fue adoptada, en el marco de la política de transportes, sobre la base del artículo 84, apartado 2, del Tratado CE (actualmente artículo 80 CE, apartado 2, tras su modificación) y que el considerando 4 de dicha Directiva señala que «los servicios de asistencia en tierra son indispensables para la buena ejecución del transporte aéreo».
- 30 En consecuencia, a juicio del demandante, el presente asunto se refiere exclusivamente a actividades que pertenecen al sector del transporte aéreo y entra, por tanto, necesariamente dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3975/87. El demandante recuerda, a este respecto, que el Tribunal de Justicia declaró que «la totalidad del sector de los transportes quedó excluida del ámbito de aplicación [del] Reglamento [n° 17] por el Reglamento n° 141, que fue posteriormente sustituido por los tres Reglamentos sectoriales relativos a los transportes terrestres, marítimos y aéreos» (sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de marzo de 1997, Comisión/UIC, C-264/95 P, Rec. p. I-1287, apartado 44), quedando el sector aéreo sujeto al Reglamento n° 3975/87.
- 31 Por otra parte, la aplicación errónea de las disposiciones del Reglamento n° 17 constituye, en su opinión, un vicio sustancial de procedimiento, ya que dio lugar a

que la Comisión no llevara a cabo la consulta obligatoria de un comité integrado por funcionarios competentes en el sector del transporte aéreo, prevista por el artículo 8 del Reglamento n° 3975/87.

32 Con carácter subsidiario, el demandante alega que, en el supuesto de que el Reglamento n° 3975/87 no sea aplicable en el caso de autos, el asunto se encontrará, por efecto del Reglamento n° 141, fuera del ámbito de aplicación del Reglamento n° 17 y las facultades de la Comisión estarán circunscritos a lo dispuesto en el artículo 89 del Tratado CE (actualmente artículo 85 CE, tras su modificación), que dispone que, a instancia de un Estado miembro o de oficio, la Comisión investigará los casos de infracción y propondrá las medidas adecuadas para poner término a ella. Por ello, el demandante estima que la Decisión impugnada adolece de un vicio sustancial en la medida en que la Comisión instruyó una denuncia presentada por un particular y obligó a ADP a poner fin a la infracción alegada en un plazo de dos meses, sin haber previamente propuesto «las medidas adecuadas para poner término a ella», a pesar de que el artículo 89 del Tratado sólo le permite realizar dicha propuesta.

33 La Comisión, apoyada por la parte coadyuvante, alega que aplicó correctamente el Reglamento n° 17.

#### *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

34 El demandante alega, con carácter principal, que la Comisión debería haber aplicado el Reglamento n° 3975/87 y no el Reglamento n° 17.

35 Debe recordarse que, con arreglo al artículo 1 del Reglamento n° 141, «el Reglamento n° 17 no será aplicado a aquellos acuerdos, decisiones y prácticas

concertadas en el sector de los transportes que tengan por objeto o por efecto la fijación de los precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte o el reparto de los mercados de transporte, ni tampoco a las posiciones dominantes, en el sentido del artículo 86 del Tratado, en el mercado de los transportes».

- 36 Según el tercer considerando del Reglamento n° 141, las peculiaridades de los transportes no justifican la no aplicación del Reglamento n° 17 más que respecto de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que afecten directamente a la prestación del servicio de transporte.
- 37 En la medida en que el Reglamento n° 141 tiene un carácter derogatorio respecto del Reglamento n° 17, su ámbito de aplicación debe interpretarse de manera restrictiva. En la sentencia Comisión/UIC, antes citada (apartados 28 a 31), el Tribunal de Justicia señaló, sin embargo, que no podía tomarse en consideración dicho elemento para interpretar de forma restrictiva el Reglamento (CEE) n° 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175, p. 1; EE 08/01, p. 106), puesto que la Comisión no había demostrado la continuidad de la intención del legislador entre el Reglamento n° 141 y el Reglamento n° 1017/68.
- 38 Procede, por tanto, examinar si la voluntad de limitar la no aplicación del Reglamento n° 17 exclusivamente a las actividades que afecten directamente a la prestación del servicio de transporte propiamente dicho, expresada por el legislador en el Reglamento n° 141, se mantuvo en el Reglamento n° 3975/87 o si, por el contrario, el legislador pretendió someter también al régimen derogatorio del Reglamento n° 3975/87 las actividades conexas o relacionados con el sector del transporte aéreo.
- 39 Debe señalarse, a este respecto, que el Reglamento n° 141 no dispone que la declaración de inaplicabilidad recogida en su artículo 1 sea válida hasta una fecha determinada para los sectores del transporte aéreo y marítimo. En consecuencia,

a diferencia de la situación relativa al sector del transporte por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, respecto de los cuales la declaración de no aplicación del Reglamento n° 17 sólo surtía efecto, según el tenor del artículo 3 del Reglamento n° 141 en su versión modificada, hasta el 30 de junio de 1968, es decir, hasta una fecha anterior a la adopción del Reglamento n° 1017/68, la declaración de inaplicabilidad que figura en el artículo 1 del Reglamento n° 141 estaba todavía en vigor para el transporte aéreo cuando, en diciembre de 1987, se adoptó el Reglamento n° 3975/87.

- 40 A continuación, procede señalar que el primer considerando del Reglamento (CEE) n° 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (DO L 374, p. 9), adoptado el mismo día que el Reglamento n° 3975/87, recuerda que el Reglamento n° 17 establece las normas de desarrollo de las reglas de competencia respecto de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas «distintos de los que están directamente relacionados con las prestaciones relativas a los servicios de transporte aéreo».
- 41 Se desprende igualmente del título del Reglamento n° 3975/87, «por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo», en contraste con el del Reglamento n° 1017/68, «por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable», que es necesario un vínculo directo entre una actividad y el transporte aéreo para que dicha actividad pueda entrar dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3975/87.
- 42 Por último, el artículo 1, apartado 2, del Reglamento n° 3975/87, modificado por el Reglamento (CEE) n° 2410/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992 (DO L 240, p. 18), señala: «[El presente Reglamento] se aplicará únicamente al transporte aéreo entre aeropuertos de la Comunidad». De igual manera, el artículo 4 *bis* del Reglamento n° 3975/87, introducido por el Reglamento (CEE) n° 1284/91 del Consejo, de 14 de mayo de 1991, que modifica el Reglamento n° 3975/87, sólo se refiere a las prácticas que pueden «comprometer directamente la existencia de un servicio aéreo».

- 43 Resulta de lo anterior que existe una continuidad en la intención del legislador; que el Reglamento n° 3975/87, de carácter específico, se aplica únicamente a las actividades que se refieren directamente a la prestación de servicios de transporte aéreo y que las actividades que no se refieren directamente a una prestación de servicios de este tipo entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 17, de carácter general.
- 44 En el caso de autos, ha quedado demostrado que el demandante no es una compañía aérea y, en este sentido, no es una «empresa del sector del transporte aéreo». En consecuencia, no se le aplica el Reglamento n° 3975/87, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo.
- 45 Asimismo, se ha probado que el demandante no presta servicios de transporte aéreo, a pesar de que, en virtud del artículo 1, apartado 2, el Reglamento n° 3975/87 «se [aplica] únicamente al transporte aéreo entre aeropuertos de la Comunidad».
- 46 Por último, el demandante no presta tampoco servicios de asistencia en tierra como los contemplados en la Decisión impugnada, sino que se halla presente en un mercado que constituye una fase anterior a dicha actividad, a saber, el de la gestión de aeropuertos. La Decisión impugnada se refiere a las tasas comerciales exigidas por el demandante a los agentes de servicios de asistencia en tierra, como remuneración, en particular, por poner a su disposición las infraestructuras aeroportuarias y servicios de gestión del aeropuerto. Dichas actividades de administración de los aeropuertos de París sólo presentan un vínculo indirecto con el transporte aéreo, puesto que no constituyen servicios de transporte, ni siquiera actividades directamente relacionadas con la prestación de servicios de transporte aéreo.
- 47 Resulta de lo anterior que no entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3975/87 las actividades de gestión de aeropuertos, realizadas por ADP, que son objeto de la Decisión impugnada.

- 48 Ninguna de las alegaciones formuladas por el demandante permite cuestionar esta conclusión.
- 49 Por lo que respecta, en primer lugar, a la alegación basada en que la Comisión señaló en la Decisión impugnada, en particular en el considerando 134, que las tasas repercutían sobre el juego de la competencia entre los agentes de servicios de asistencia en cuestión e, indirectamente, entre las compañías aéreas comunitarias, ha quedado demostrado en los apartados anteriores que el Reglamento n° 3975/87 sólo se aplica a las actividades que afectan directamente al transporte aéreo. En consecuencia, no puede estimarse que todas las actividades realizadas en cualquier mercado previo al del transporte aéreo deban regirse por el Reglamento n° 3975/87 por el mero hecho de que puedan tener ciertas repercusiones, indirectas, en el mercado del transporte aéreo. En el caso de autos, las tasas comerciales sólo constituyen una parte del coste soportado por los agentes de servicios de asistencia en tierra, al igual que, por ejemplo, los gastos de personal o de obtención de materias primas, del mismo modo que el importe de sus servicios sólo constituye una parte del coste soportado por las compañías aéreas.
- 50 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la alegación basada en que, en la propuesta de Directiva relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, la Comisión había subrayado que la asistencia en tierra forma parte integrante del sistema de transporte aéreo, basta con señalar, por una parte, que, precisamente, el Consejo no incluyó esta apreciación en la Directiva 96/67 y, por otra parte, que, en cualquier caso, el objeto de la Decisión impugnada no son los servicios de asistencia en tierra, sino las actividades de gestión de los aeropuertos de París del demandante, situadas en un mercado anterior a los servicios mencionados.
- 51 Resulta de lo anterior que la alegación principal del demandante, según la cual la Comisión debería haber aplicado el Reglamento n° 3975/87, no está fundada.

- 52 El demandante se equivoca cuando sostiene que esta solución es contraria a la posición adoptada por el Tribunal de Justicia en el asunto que dio lugar a la sentencia Comisión/UIC, antes citada. En efecto, en dicha sentencia, el Tribunal de Justicia declaró que el Reglamento n° 1017/68 era aplicable porque el acuerdo contemplado tenía por objeto o por efecto la «fijación del precio de transporte o la limitación o el control de la oferta de transporte», que son actividades expresamente contempladas por el artículo 1 del Reglamento n° 1017/68. En el caso de autos, en cambio, el comportamiento de ADP objeto de la Decisión impugnada se limita a la gestión de las instalaciones aeroportuarias y a la determinación de las condiciones de acceso a dichas instalaciones. Estas actividades no implican una prestación de servicios de transporte aéreo y, por tanto, no entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3975/87, que, en virtud de su artículo 1, apartado 2, «se [aplica] únicamente al transporte aéreo entre aeropuertos de la Comunidad».
- 53 Con carácter subsidiario, el demandante alega que, aun cuando el Reglamento n° 3975/87 no pudiera aplicarse en este asunto, las actividades contempladas en la Decisión impugnada no entrarían dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 17, sino del artículo 89 del Tratado, por efecto del Reglamento n° 141.
- 54 Debe desestimarse igualmente esta alegación, formulada con carácter subsidiario.
- 55 En primer lugar, procede recordar que en la sentencia Comisión/UIC, antes citada (apartado 44), el Tribunal de Justicia declaró que «la totalidad del sector de los transportes quedó excluida del ámbito de aplicación [del Reglamento n° 17] por el Reglamento n° 141, que fue posteriormente sustituido por los tres Reglamentos sectoriales» y, en particular, por el Reglamento n° 3975/87 en lo relativo al sector de los transportes aéreos. Puesto que el Reglamento n° 141 fue sustituido, por lo que respecta a los transportes aéreos, por el Reglamento n° 3975/87, todas las actividades del sector de los transportes aéreos a las que no se aplica el Reglamento n° 3975/87 están comprendidas en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 17 y no del artículo 89 del Tratado.

- 56 En segundo lugar, a pesar de que haya quedado excluida del ámbito de aplicación del Reglamento n° 17 la «totalidad del sector de los transportes», el Reglamento n° 141, como resulta de su tercer considerando, sólo declaró que el Reglamento n° 17 no es aplicable a las actividades que se refieren directamente a la prestación del servicio de transporte. Ahora bien, se ha demostrado que las actividades objeto de la Decisión impugnada no se refieren directamente a este tipo de prestación.
- 57 En tercer lugar, incluso sin tener en cuenta la exigencia de un vínculo directo con la prestación del servicio de transportes recogida en el tercer considerando del Reglamento n° 141, la declaración de inaplicabilidad del Reglamento n° 17 al sector de los transportes, aunque se interprete de manera amplia, no puede, en cualquier caso, aplicarse a las actividades de ADP que son objeto de la Decisión impugnada, puesto que dichas actividades no se refieren a los transportes aéreos, sino a la definición de las condiciones de acceso a actividades situadas en una fase anterior al mercado del transporte aéreo.
- 58 Se desprende de lo anterior que la Comisión actuó acertadamente al aplicar el Reglamento n° 17 y que debe desestimarse el primer motivo por infundado.

## *2. Sobre el segundo motivo, basado en la violación de los derechos de defensa*

### *Alegaciones de las partes*

- 59 ADP alega que, en la vista de 16 de abril de 1997, la Comisión precisó en términos categóricos el alcance de su pliego de cargos, en particular del punto 80 relativo al trato reservado respectivamente a la autoasistencia y a la asistencia a terceros, en el sentido de que el tipo de la tasa aplicado a cada una de estas dos clases de asistencia no debería ser semejante. Ahora bien, a su juicio, resulta de

los considerandos 117 y 122 de la Decisión impugnada, así como de un comunicado de prensa de 18 de junio de 1998, que la Comisión consideró a partir de dicho momento que los mencionados tipos debían ser idénticos. En opinión del demandante, la formulación de los cargos en el marco del procedimiento administrativo es, en consecuencia, diferente de la utilizada en la Decisión impugnada, lo que constituye una violación de sus derechos de defensa.

- 60 El demandante destaca que la Comisión no negó, en su escrito de contestación a la demanda, haber exigido en la Decisión impugnada que el tipo de las tasas fuera idéntico. A este respecto, señala que, al contrario, la Comisión indicó, en el punto 197 de su contestación a la demanda, que «al aplicar, para los mismos servicios de gestión del aeropuerto, condiciones financieras distintas a los agentes de servicios de asistencia en tierra, en función de que éstos practicasen o no la autoasistencia —los tipos del canon comercial varían según los agentes [...]—, ADP infringió el artículo 86 del Tratado».
- 61 La diferencia, propuesta en el marco del procedimiento contencioso por la Comisión, entre «tipos de canon idénticos» y «aplicación idéntica del régimen de cánones» es, a su juicio, un artificio terminológico.
- 62 La demandada niega que exista una contradicción entre la Decisión impugnada y la posición que expuso en la vista de 16 de abril de 1997.

### *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

- 63 Procede señalar, en primer lugar, que, según el demandante, la Decisión impugnada no contradice el pliego de cargos, sino la interpretación que la Comisión realizó de dicho pliego en la vista de 16 de abril de 1997. En

consecuencia, este argumento, de estar fundado, no podría demostrar una violación de los derechos de defensa que pudiera implicar la anulación de la Decisión impugnada. En efecto, puesto que la vista se celebró después de que se hubiera respondido al pliego de cargos, el demandante pudo presentar a tiempo por escrito sus observaciones a propósito de las imputaciones recogidas en la Decisión impugnada.

- 64 En segundo lugar, la contradicción alegada por el demandante no existe.
- 65 Ni en el pliego de cargos ni en la Decisión impugnada se exigen, en contra de lo que sostiene el demandante, tasas idénticas para la autoasistencia y la asistencia a terceros.
- 66 Así, en el pliego de cargos se señala que «las cargas y la remuneración de ADP relativas al control y a la organización de los servicios de asistencia o de autoasistencia deben repartirse de manera justa y no discriminatoria entre las empresas afectadas» (punto 75); que «una diferencia injustificada entre los porcentajes de las tasas comerciales afecta de forma significativa la competencia entre quienes prestan servicios a terceros» (punto 76); que la «ausencia de distorsión entre los agentes y los usuarios exige, por tanto, que se aplique de igual manera un régimen de tasas comerciales no discriminatorio a todas las empresas autorizadas a prestar, en un mismo aeropuerto, un mismo tipo de servicios de asistencia, incluyendo los servicios de autoasistencia» (punto 80); que «en el presente caso, ADP no aplica ningún régimen de tasas comerciales que establezca tipos predeterminados para dichas tasas sobre [el] volumen de negocios»; que «según los agentes o usuarios de que se trate, los mencionados tipos de la tasa varían [...] sin que ADP [haya] presentado alguna razón objetiva que justifique dicha diferencia de trato» (punto 82) y, finalmente, que, «en virtud de lo dicho anteriormente, las tasas comerciales aplicadas por ADP para los servicios de asistencia mencionados son discriminatorias» (punto 83). Resulta de los pasajes citados que en el pliego de cargos la Comisión no exige tasas idénticas, sino sólo tasas no discriminatorias, teniendo presente que las diferencias que puedan existir

en las condiciones aplicadas a los agentes deben justificarse por razones objetivas y no discriminatorias. La Comisión no descarta así la posibilidad de que existan tasas distintas, pero señala que, en el caso de autos, ADP no ha presentado ninguna razón objetiva que justifique las diferencias constatadas.

- 67 De igual manera, en el artículo 2 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, la Comisión exige a ADP que «[ponga] fin a la infracción mencionada en el artículo 1 proponiendo a los agentes de servicios de asistencia en tierra un régimen de cánones comerciales no discriminatorio». Es preciso señalar, por consiguiente, que, en la Decisión impugnada, la Comisión no exige que las tasas sean idénticas, sino solamente no discriminatorias.
- 68 Los considerandos 117 y 122 de la Decisión impugnada no cuestionan el carácter unívoco de su parte dispositiva. En primer lugar, ni en dichos considerandos, invocados por el demandante, ni, por otra parte, en ninguna otra disposición de la Decisión impugnada, ha afirmado la Comisión que las tasas deban ser «idénticas». En segundo lugar, los considerandos 117 y 122 no contienen ninguna obligación para ADP, sino únicamente afirmaciones relativas al carácter poco elevado de los tipos aplicados a las actividades de autoasistencia y a la ventaja que ello proporciona a quienes prestan dichas actividades. En tercer lugar, procede indicar que, en el considerando 120 de la Decisión impugnada, la Comisión señala, al contrario, que limitar la autorización de explotación a la actividad de autoasistencia podría provocar desventajas económicas (dificultades para rentabilizar las inversiones en material) capaces de justificar, sobre la base de criterios objetivos y no discriminatorios, la diferencia que pudiera existir entre las condiciones concedidas. La Comisión contempla, pues, la posibilidad de tasas que no sean idénticas para la autoasistencia y la asistencia a terceros. De igual manera, se menciona, en el considerando 121 de la Decisión impugnada, que, para la autoasistencia, la tasa podría calcularse sobre una base que no fuera el volumen de negocios (número de pasajeros servidos o aviones limpiados). Por último, en el considerando 124 de Decisión impugnada, bajo el epígrafe «conclusión sobre los cánones comerciales», se precisa que «para que no se produzcan falseamientos de competencia entre agentes o usuarios es necesario aplicar cánones comerciales no discriminatorios a todas las empresas autorizadas a ejercer en un mismo aeropuerto el mismo tipo de servicios de asistencia, puesto que los de autoasistencia están incluidos».

- 69 Así, la Comisión admite, tanto en el pliego de cargos, como en los considerandos y en la parte dispositiva de la Decisión impugnada, la posibilidad de tasas diferentes, a condición de que dicha diferencia esté justificada por razones objetivas y no discriminatorias.
- 70 Las explicaciones de la Comisión durante la vista de 16 de abril de 1997 se correspondían, por tanto, con el pliego de cargos y son conformes con la Decisión impugnada.
- 71 De ello se desprende que debe desestimarse el motivo.

*3. Sobre el tercero motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación*

*Alegaciones de las partes*

- 72 El demandante alega que la Decisión impugnada no cumple los requisitos de motivación puesto que existe una duda sobre la naturaleza y el alcance de las infracciones en la medida en que no permite saber si la Comisión exige o no tasas idénticas para la autoasistencia y la asistencia a terceros. En su opinión, el artículo 2 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, que insta a ADP a proponer un régimen de tasas comerciales «no discriminatorio» supone al menos que la Comisión haya definido con precisión los comportamientos prohibidos. El demandante destaca que si la Comisión intenta exponer lo que, en la Decisión impugnada, no obliga a hacer, en cambio, no indica nunca con claridad y precisión lo que impone en concreto.

- 73 Asimismo, el demandante pretende que la motivación de la Decisión impugnada presenta otros vicios.
- 74 Así, aun cuando parece que la Decisión impugnada debe referirse a todos los agentes o usuarios que prestan servicios de asistencia o autoasistencia, la Comisión precisa en el considerando 5 que «en el marco de este asunto, la Comisión ha examinado las relaciones contractuales entre ADP y los demás agentes de servicios de asistencia en tierra, que incluyen a determinadas compañías aéreas que ejercen actividades de autoasistencia. Aunque dichas empresas no son objeto del presente procedimiento, aparecerán citadas a lo largo del texto». ADP estima que es incoherente afirmar que el procedimiento no afecta a dichas empresas, cuando, a su juicio, la constatación de la infracción y el requerimiento les afectan.
- 75 De igual manera, según el demandante, la Comisión afirma, en un primer momento, que no está obligada a pronunciarse sobre el nivel de la tasa de ocupación y, a continuación, se contradice al señalar en el considerando 127 de la Decisión impugnada que «no se opone [...] a la inclusión de un elemento de ocupación en el canon global que se le exige».
- 76 Por último, el demandante estima que al referirse a los agentes de servicios de asistencia de los aeropuertos de Orly y de Roissy-CDG y al instar a ADP a proponer un régimen de tasas, la Comisión permite que subsista la incertidumbre sobre la cuestión de si las tasas deben ser idénticas dentro de cada aeropuerto o bien en el conjunto de los aeropuertos de París.
- 77 La demandada sostiene que la Decisión impugnada está suficientemente motivada.

*Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

- 78 El demandante formula cinco alegaciones en apoyo del motivo basado en la violación de la obligación de motivación.
- 79 En primer lugar, el demandante señala que la Decisión impugnada permite que subsistan dudas sobre la cuestión de si las tasas debían ser idénticas para la autoasistencia y para la asistencia a terceros.
- 80 Como se desprende del examen del segundo motivo, la Decisión impugnada fue suficiente y correctamente motivada en relación con la indicación según la cual las tasas impuestas por ADP a los agentes de servicios de asistencia en tierra no debían ser discriminatorias. No cabe la menor duda respecto del alcance del requerimiento dirigido a ADP. Ninguna disposición de la Decisión impugnada exige, en efecto, a ADP que aplique tasas idénticas. Sólo se le obliga a que éstas no sean discriminatorias y, puesto que las prestaciones de gestión de los aeropuertos ofrecidas por ADP son las mismas para todos los agentes, cualquier diferencia de trato entre estos últimos debería estar justificada por consideraciones objetivas y no discriminatorias.
- 81 En segundo lugar, el demandante estima que la Decisión impugnada no contiene ninguna indicación sobre lo que debe hacer en concreto, ni sobre los comportamientos que debe evitar en el futuro.
- 82 Procede recordar, a este respecto, que, según reiterada jurisprudencia, la utilización por la Comisión de sus facultades de intimación «debe hacerse en función de la naturaleza de la infracción comprobada y puede suponer, tanto la orden de emprender determinadas actividades o prestaciones omitidas ilegalmente, como la prohibición de continuar con determinadas actividades, prácticas

o situaciones contrarias al Tratado» (sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de marzo de 1974, Istituto Chemioterapico Italiano y Commercial Solvents/ Comisión, asuntos acumulados 6/73 y 7/73, Rec. p. 223, apartado 45), al tiempo que debe ejercerse respetando la libertad contractual (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1992, Automec/Comisión, T-24/90, Rec. p. II-2223, apartado 51).

- 83 En el caso de autos, la Comisión declaró en el artículo 1 de la Decisión impugnada que ADP había infringido el artículo 86 del Tratado al servirse de su posición dominante para imponer tasas comerciales discriminatorias en los aeropuertos de Orly y de Roissy-CDG a los agentes de ciertos tipos de servicios de asistencia o autoasistencia en tierra y, en el artículo 2, instó a ADP a poner fin a dicha infracción proponiendo a los agentes afectados un régimen de tasas comerciales no discriminatorio, en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la mencionada Decisión. De ambos artículos resulta claramente una obligación de resultado que, a la vista de toda la motivación de la Decisión impugnada, obliga a ADP a poner término a las tasas discriminatorias exigidas a los agentes de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de que se trata. La Decisión impugnada prevé, por tanto, una obligación clara, sobre cuyo alcance ADP no puede equivocarse, de hecho ni de Derecho, al tiempo que respeta la libertad contractual de las partes. La Comisión no está obligada, por tanto, a imponer a ADP los medios mediante los cuales debe establecerse un régimen de tasas comerciales no discriminatorio.
- 84 En tercer lugar, el demandante, alegando el considerando 5 de la Decisión impugnada, estima que la motivación de ésta no es coherente en la medida en que la Comisión examina sus relaciones contractuales con otros agentes de servicios de asistencia en tierra, que cita expresamente, al tiempo que señala que no son objeto de la Decisión.
- 85 Esta alegación no puede estimarse. A fin de dotar de base a un análisis jurídico y de los hechos dirigido a aplicar el artículo 86 del Tratado a ADP, era indispensable tomar en consideración las relaciones contractuales entre éste y los agentes de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de Orly y Roissy-CDG con quienes contrata. Asimismo, puesto que produce efectos sobre los

precios de las prestaciones de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de París, la Decisión impugnada afecta al conjunto de los agentes o usuarios que prestan servicios de este tipo. No obstante, ADP resulta ser la única empresa que puede sancionarse con arreglo al artículo 86 del Tratado. En consecuencia, la Comisión estimó acertadamente que la Decisión impugnada afectaba a los agentes de servicios, pero que éstos no eran «objeto» de la misma, es decir, no eran «interesados» en el sentido del artículo 19, apartado 1, del Reglamento nº 17. Por tanto, no constituye una infracción de la obligación de motivación de la Decisión impugnada el que la Comisión tomara en cuenta y examinara las relaciones comerciales de ADP con los agentes de servicios de asistencia en tierra sin contemplar a estos últimos, sin embargo, en la parte dispositiva de la mencionada Decisión.

- 86 En cuarto lugar, el demandante aprecia una supuesta contradicción en la Decisión impugnada entre el considerando 98, conforme al cual la Comisión «no tiene por qué pronunciarse sobre los niveles de los cánones de ocupación exigidos a los agentes de servicios de asistencia», y el considerando 127, según el cual:

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

- 87 Procede señalar, a este respecto, que, en el considerando 127 de la Decisión impugnada, la Comisión no valoró el nivel de la tasa de ocupación, sino que únicamente estimó la incidencia de la falta de una tasa de este tipo sobre la cuantía de la tasa total pagada por AFS a ADP. En efecto, el considerando 127 de la Decisión impugnada se remite expresamente al considerando 112, en el que la Comisión constata que, en virtud del convenio comercial autorizado por ADP, AFS disfruta de una tasa de ocupación anual nula y que «la diferencia entre los cánones comerciales abonados [...] respectivamente, es mucho mayor de lo que estaría justificado por la inclusión de un componente de ocupación en el canon

comercial abonado anualmente por AFS». El considerando 112 de la Decisión impugnada no supone, por tanto, una valoración de las tasas de ocupación. De ello se desprende que no existe una contradicción entre los considerandos 127 y 98 de la Decisión impugnada.

- 88 En quinto lugar, el demandante estima que la Decisión impugnada no indica si las tasas deben ser idénticas en cada aeropuerto o bien en el conjunto de los aeropuertos de París.
- 89 Debe recordarse, para empezar, que, como se indicó anteriormente, la Decisión impugnada es totalmente explícita, puesto que no obliga a ADP a proponer tasas idénticas, sino a poner fin a un régimen de tasas discriminatorio.
- 90 Además, de la Decisión impugnada y, en particular, de los considerandos 1, 63 y 71, relativos al mercado que debe tenerse en cuenta, se desprende que el mencionado régimen de tasas comerciales no discriminatorio debe aplicarse en el conjunto de los aeropuertos internacionales de París de los que se ocupa ADP, a saber Orly y Roissy-CDG.
- 91 En consecuencia, la quinta alegación formulada por el demandante en apoyo de su tercer motivo también debe desestimarse.
- 92 Resulta de lo anterior que el motivo basado en la violación de la obligación de motivación no está fundado.

4. *Sobre el cuarto motivo, basado en la violación del artículo 86 del Tratado*

93 Este motivo se divide en cinco partes.

*Sobre la primera parte del motivo, basada en que ADP no ejerce, por lo que respecta a la actividad controvertida, una actividad empresarial en el sentido del artículo 86 del Tratado*

Alegaciones de las partes

94 El demandante sostiene que la Comisión desvirtuó en gran medida la actividad de que se trata en el presente asunto. Las actividades de ADP contempladas por la Comisión, a saber los servicios de gestión de los aeropuertos de París, no constituyen, en su opinión, la contrapartida de la tasa controvertida. Ésta, tanto en su parte fija, como en la variable, se devenga por la ocupación privativa de una parte del dominio público y no como contrapartida de la autorización de agentes y del control del desplazamiento de los vehículos y personas en la zona aeroportuaria, que constituyen, a su juicio, una actividad de policía, que no conlleva el pago de una tasa.

95 El demandante alega a este respecto que la sociedad HRS, que presta servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de París, desempeña su actividad de mayordomía por cuenta de la compañía AOM desde el exterior del recinto del aeropuerto y que no le abona ninguna tasa.

96 A continuación, añade que no es una empresa en el sentido del artículo 86 del Tratado. El demandante recuerda que los organismos cuyas actividades no tienen

un carácter económico, como las actividades de las entidades públicas que suponen el ejercicio de prerrogativas de poder público, no pueden considerarse empresas (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de febrero de 1993, Poucet y Pistre, asuntos acumulados C-159/91 y C-160/91, Rec. p. I-637; conclusiones del Abogado General Sr. Tesauro en la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de enero de 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Rec. pp. I-43, I-45, punto 9).

- 97 En su opinión, la administración del dominio público no puede, por tanto, constituir una actividad económica en el sentido de los artículos 85 del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE) y 86 del Tratado.
- 98 En efecto, según el demandante, por una parte, dicha actividad se ejerce con arreglo a las normas que regulan el dominio público, que son totalmente distintas de las del Derecho privado. El hecho de que se deba afectar los bienes públicos a un uso de utilidad pública explica el carácter obligatorio de la percepción de una tasa en caso de ocupación del dominio público. Por otra parte, la administración del dominio público no tiene ni el mismo objeto, ni la misma naturaleza que una actividad de carácter industrial y comercial. El demandante recuerda que, según las conclusiones del Abogado General Sr. Mischo en el asunto en que recayó la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia (118/85, Rec. pp. 2599, 2609), debe tenerse en cuenta el ejercicio de la potestad pública y la salvaguardia de los intereses generales del Estado o de las demás colectividades públicas, a la hora de distinguir «poderes públicos» y «empresa pública», y destaca que la administración del dominio público supone precisamente el ejercicio de prerrogativas de poder público. ADP alega que la cour d'appel de París (sentencia n° 97/08842, de 20 de enero de 1998, Chambre syndicale nationale de vente et services automatiques) confirmó recientemente que exigir la firma de un convenio de ocupación del dominio público y el pago de una tasa no constituye una actividad de producción, distribución o prestación de servicios con arreglo al Derecho francés de la competencia, sino un acto de gestión del dominio público y el ejercicio de prerrogativas de poder público.
- 99 Con carácter subsidiario, el demandante señala que la autorización de agentes, el control del desplazamiento de los vehículos y la organización de las actividades aeroportuarias no le confieren la calidad de empresa, sino que son la expresión de su condición de autoridad pública.

- 100 ADP estima que las sentencias citadas por la Comisión en su escrito de contestación, para justificar su condición de empresa, no son pertinentes. Destaca que, en el asunto resuelto por la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de marzo de 1985, Italia/Comisión (41/83, Rec. p. 873), nunca se afirmó que la actividad de British Telecommunications (BT) supusiera el ejercicio de prerrogativas de poder público y que, además, dicho asunto se refería a la prestación de servicios de telecomunicaciones, actividad que no guarda ninguna relación con la administración del dominio público. Destaca que, en el asunto que dio lugar a la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de octubre de 1997, Deutsche Bahn/Comisión (T-229/94, Rec. p. II-1689), la cuestión misma de la naturaleza de las actividades contempladas no se planteó. Por añadidura, dicha sentencia no aborda, en su opinión, cuestiones relacionadas con la ocupación del dominio público, sino cuestiones relativas a los servicios ferroviarios y de puesta a disposición de locomotoras. Por último, la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de mayo de 1994, Corsica Ferries (C-18/93, Rec. p. I-1783), se refiere a actividades de práctico y no de ocupación del dominio público.
- 101 El demandante afirma que la Comisión se equivoca cuando intenta basarse en el Derecho francés para justificar que puede calificarse a ADP de empresa. A este respecto, alega que la Decisión 98-D-34, de 2 de junio de 1998, del conseil de la concurrence (Tribunal de Defensa de la Competencia) francés, citada por la Comisión, fue recurrida ante la cour d'appel de París. En la vista, el demandante destacó que la sentencia de la cour d'appel de París de 23 de febrero de 1999, que había confirmado la Decisión citada, había sido anulada por el Tribunal des conflits en su sentencia de 18 de octubre de 1999. El Tribunal des conflits declaró expresamente en dicha sentencia que la gestión del dominio público supone el ejercicio de una prerrogativa de poder público y no constituye una actividad económica con arreglo a la legislación francesa en materia de competencia.
- 102 El demandante alega igualmente que la sentencia de la cour d'appel de París de 20 de enero de 1998, antes citada, declaró expresamente que una decisión relativa a la ocupación del dominio público y sus modalidades, en particular el pago de una tasa, no constituye una prestación de servicios sometida al Derecho francés de la competencia. En su opinión, la distinción entre «administración» y «gestión» del dominio público introducida por la Comisión en su escrito de contestación carece, por tanto, de cualquier fundamento.

- 103 Asimismo, el demandante destaca que, en su sentencia de 13 de diciembre de 1976 (matrimonio Zaoui/Aeropuerto de París), el Tribunal des conflits declaró que «el Aeropuerto de París tiene encomendada una misión de servicio público y gestiona instalaciones que tienen el carácter de obras públicas [...] dichas instalaciones [...] no son servicios de carácter industrial o comercial».
- 104 El demandante afirma que es indiscutible que el caso de autos se refiere exclusivamente a su administración y gestión del dominio público; que dicha actividad conlleva el ejercicio de prerrogativas de poder público, así como la salvaguardia de los intereses de la colectividad y que sus instalaciones no son servicios de carácter industrial o comercial.
- 105 La demandada y la parte coadyuvante sostienen que debe considerarse que las actividades contempladas son las actividades de una empresa en el sentido del artículo 86 del Tratado.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 106 El demandante señala que no es una empresa en el sentido del artículo 86 del Tratado. Alega, esencialmente, que la Comisión desvirtuó la actividad contemplada al mantener que las tasas controvertidas se perciben como contrapartida de la ocupación privativa del dominio público y no de los servicios de gestión de los aeropuertos que presta. Ahora bien la administración del dominio público no puede constituir una actividad económica. Con carácter subsidiario, ADP indica que los servicios de gestión de los aeropuertos, que según la Comisión constituyen la actividad controvertida, no le confieren la condición de empresa.
- 107 Procede recordar, con carácter preliminar, que, con arreglo al Derecho de la competencia comunitario, el concepto de empresa comprende cualquier entidad

que ejerza una actividad económica, con independencia del estatuto jurídico de dicha entidad y de su modo de financiación (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, Rec. p. I-1979, apartado 21; Poucet y Pistre, antes citada, apartado 17, y de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, Rec. p. I-3851, apartado 36), y que constituye una actividad económica cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado (sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, antes citada, apartado 7).

- 108 Asimismo, debe precisarse que las disposiciones del Tratado en materia de competencia siguen siendo aplicables a las actividades de un organismo que puedan separarse de las que ejerce en calidad de autoridad pública (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1985, Comisión/Alemania, 107/84, Rec. p. 2655, apartados 14 y 15).
- 109 De lo anterior se desprende que la circunstancia de que ADP sea un ente público bajo la autoridad del ministro responsable de la aviación civil y de que se encargue de la gestión de instalaciones que pertenecen al dominio público no basta por sí sola para excluir que, en el caso de autos, se le pueda considerar empresa en el sentido del artículo 86 del Tratado.
- 110 En consecuencia, procede determinar, en primer lugar, cuáles son las actividades controvertidas y examinar, a continuación, si éstas constituyen o no actividades de naturaleza económica.
- 111 ADP es una entidad pública dotada de autonomía financiera, inscrita en el Registro mercantil de París, que desempeña actividades de organización, explotación y desarrollo del conjunto de las instalaciones de transporte civil aéreo situadas en la región de París y que tienen por objeto facilitar la llegada y salida de los aviones, guiar la navegación y garantizar el embarque, desembarque y conducción a tierra de los viajeros, mercancías y correo transportados por avión (considerando 51 de la Decisión impugnada).

- 112 Procede distinguir entre, por una parte, las actividades puramente administrativas de ADP, en particular las funciones de policía, y, por otra parte, las actividades controvertidas de gestión y explotación de los aeropuertos de París, remuneradas mediante tasas comerciales que varían según el volumen de negocios realizado.
- 113 En la Decisión impugnada, la Comisión sólo cuestionó las tasas comerciales y definió el mercado como el de la gestión de los servicios del aeropuerto, siendo las tasas comerciales la contrapartida de dichos servicios. Así, los considerandos 105 y 106 de la Decisión impugnada señalan:

«La Comisión considera, por lo tanto, que la tasa comercial variable constituye un coste de acceso abonado en contrapartida de la autorización de ejercicio de actividad en el aeropuerto. Dicha tasa, basada en el volumen de negocios del agente, remunera los servicios prestados por la entidad gestora del aeropuerto que no están relacionados con la puesta a disposición de los bienes inmuebles. Dichos servicios del gestor del aeropuerto incluyen, entre otros, el control y la organización de las actividades de asistencia en tierra, así como la puesta a disposición de las instalaciones utilizadas en común por los usuarios y agentes que operan en el aeropuerto. La gestión de las infraestructuras utilizadas en común requiere la organización y coordinación del conjunto de las actividades que tienen lugar en ellas con la suficiente eficacia y seguridad.»

- 114 El demandante destaca que no existen dos tasas, una fija, de ocupación, y otra, comercial, variable, sino una tasa global, que puede, sin embargo, incluir un componente fijo y un componente variable.
- 115 A este respecto, conviene destacar, en primer lugar, que, al menos desde el punto de vista de la competencia, esta última distinción carece de consecuencias y resulta, por tanto, puramente semántica.

- 116 A continuación, es preciso señalar que los convenios concluidos entre ADP y AFS, por una parte, y OAT, por otra parte, distinguen claramente, dentro de las contrapartidas financieras que debe abonar el agente que presta los servicios de asistencia en tierra, entre la prevista en concepto de ocupación de bienes inmuebles y la que corresponde a la autorización de explotación, calculada como una proporción del volumen de negocios. Así, el artículo 23 del convenio entre ADP y AFS recoge una autorización de ocupación y explotación, al tiempo que dispone que no se abonará ninguna tasa de ocupación y que la tasa comercial se calculará como una proporción del volumen de negocios. De igual manera, el artículo 14 del convenio entre ADP y OAT señala que OAT debe abonar a ADP una tasa integrada por un elemento fijo, como remuneración por la ocupación de la totalidad o de una parte de los inmuebles necesarios para la explotación de la actividad autorizada, y un elemento variable, proporcional a la actividad desarrollada.
- 117 En consecuencia, la Comisión distinguió acertadamente en la Decisión impugnada entre, por una parte, la ocupación de los terrenos, edificios y bienes de equipo ubicados en el perímetro del aeropuerto, como contrapartida de los cuales el agente que presta los servicios abona una tasa de ocupación, y, por otra parte, los servicios de gestión del aeropuerto y la autorización para la prestación de servicios de asistencia en tierra, como contrapartida de los cuales el agente abona una tasa comercial. El hecho de que el volumen de negocios que corresponde a la prestación a clientes situados fuera del aeropuerto de servicios de preparación de comidas por el agente de servicios de mayordomía no se tome en consideración al calcular la tasa comercial confirma también que dicha tasa no constituye la contrapartida por la ocupación privativa del dominio público, sino, en contra de lo que sostiene el demandante, de la autorización de explotación en el aeropuerto y de los servicios de gestión de las infraestructuras aeroportuarias que presta.
- 118 La Comisión no se equivocó, por tanto, cuando, en la Decisión impugnada, señaló que las tasas comerciales controvertidas constituían la contrapartida de los servicios de gestión prestados por ADP y de la posibilidad de utilizar las instalaciones empleadas conjuntamente por los usuarios y los agentes de servicios de asistencia en tierra que operan en el aeropuerto.
- 119 A continuación, procede examinar si dichos servicios constituyen una actividad empresarial en el sentido del artículo 86 del Tratado.

- 120 Mediante su actividad como gestor de las infraestructuras aeroportuarias, ADP determina las modalidades y las condiciones de actuación de los agentes de asistencia en tierra y percibe como contrapartida la tasa controvertida. Dicha actividad de ADP no puede considerarse una actividad de policía. La existencia en Derecho nacional de un régimen de policía especial del dominio público no es en modo alguno incompatible con el ejercicio en el dominio público de actividades de naturaleza económica. Así, el hecho de que ADP permita la utilización de las instalaciones aeroportuarias contribuye a la realización, en el dominio público, de un conjunto de prestaciones de naturaleza económica y forma parte, de esta manera, de su actividad económica. En consecuencia, la circunstancia de que los convenios entre ADP y los agentes de servicios hayan sido concluidos en el marco del Derecho francés aplicable a los convenios de ocupación del dominio público, en el supuesto de que se demuestre, no permite poner en cuestión el razonamiento en que se basa la Decisión impugnada.
- 121 Debe considerarse que permitir la utilización por las compañías aéreas y los distintos agentes de servicios, a cambio del pago de una tasa con un tipo fijado libremente por ADP, de instalaciones aeroportuarias constituye una actividad de carácter económico.
- 122 De igual manera, las instalaciones de los aeropuertos de París constituyen una facilidad esencial en el sentido de que su utilización es indispensable para la prestación de dichos servicios, en particular de la asistencia en tierra. Gestionar y permitir la utilización de dichas instalaciones para la prestación de dichos servicios constituye una actividad económica.
- 123 La jurisprudencia confirma esta interpretación. Así, en la sentencia Italia/ Comisión, antes citada (apartados 18 a 20), el Tribunal de Justicia señaló que la actividad por la cual BT gestiona las instalaciones públicas de telecomunicaciones y las pone, mediante el pago de cánones, a disposición de los usuarios, constituye ciertamente una actividad empresarial sujeta a las obligaciones del artículo 86 del Tratado y que los reglamentos adoptados por BT con arreglo al poder normativo que le reconoce la ley forman parte integrante de su actividad empresarial en la

medida en que el legislador británico no determinó de antemano en modo alguno el contenido de dichos reglamentos. De igual manera, se desprende de la sentencia Deutsche Bahn/Comisión, antes citada, que la puesta a disposición de locomotoras y su tracción y el acceso a la infraestructura ferroviaria se consideran una actividad económica.

- 124 Por último, debe añadirse que el hecho de que una actividad pueda ser ejercida por una empresa privada constituye un indicio suplementario que permite calificar la actividad en cuestión como actividad empresarial (véase, en este sentido, la sentencia Höfner y Elser, antes citada, apartado 22). Ahora bien, en la Decisión 98/190/CE de la Comisión, de 14 de enero de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CE (IV/34.801 FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG) (DO L 72, p. 30), la Comisión señaló que la empresa que posee y explota el aeropuerto de Fráncfort (Flughafen Frankfurt/Main AG) es una empresa privada con arreglo a la legislación alemana.
- 125 De este examen se deduce que las actividades de ADP controvertidas tienen carácter económico y que, aunque es cierto que se realizan sobre el dominio público, no suponen, por ello, el ejercicio de una misión de poder público.
- 126 Esta afirmación no se ve afectada por el argumento de ADP según el cual un agente de servicios de asistencia en tierra, HRS, ejerce su actividad desde el exterior del recinto aeroportuario sin abonarle ninguna tasa. En efecto, aunque los establecimientos de HRS se hallan fuera del recinto del aeropuerto, no es menos cierto que, para prestar sus servicios de asistencia a las compañías aéreas, esta sociedad debe utilizar las instalaciones aeroportuarias, puesto que la asistencia en tierra tiene lugar, por definición, en el aeropuerto. La actividad de HRS debería, en consecuencia, estar igualmente sujeta al pago de una tasa comercial y el hecho de que no ocurra así constituye simplemente una discriminación suplementaria, que, aunque es cierto que no ha sido objeto de la Decisión impugnada, no puede modificar la naturaleza de la tasa comercial litigiosa o de los servicios que remunera.

- 127 A mayor abundancia, procede señalar, por otra parte, que, como se desprende de las respuestas escritas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia, en el nuevo régimen de acceso a las instalaciones aeroportuarias establecido a partir del 1 de marzo de 1999, ADP ha suprimido la antigua tasa comercial e impone, desde entonces, una tasa a todos los agentes que tienen acceso a las instalaciones aeroportuarias, aun cuando no dispongan de un derecho de ocupación privativa del dominio público.
- 128 Por lo que respecta al argumento de ADP basado en la calificación adoptada por el Tribunal des conflits en su sentencia de 13 de diciembre de 1976, antes citada, además de señalar que no resulta pertinente, puesto que en dicho asunto el matrimonio Zaoui había sido víctima de un accidente ocurrido en las instalaciones del aeropuerto que no era imputable a las empresas que prestaban, en virtud de un contrato con ADP, servicios de carácter comercial, basta recordar que, en cualquier caso, las calificaciones nacionales carecen de valor a la hora de determinar la naturaleza de una actividad en relación con una disposición de Derecho comunitario, en particular en materia de competencia.
- 129 Asimismo, procede, por otra parte, señalar, a este respecto, que, según el conseil de la concurrence francés, puede considerarse que ADP es una empresa sujeta a las normas de competencia francesas y que permitir la utilización de instalaciones aeroportuarias constituye una actividad económica (Decisión 98-D-34, de 2 de junio de 1998, antes citada). Debe precisarse que, como resulta de la sentencia del Tribunal des conflits de 18 de octubre de 1999, antes citada, la Decisión del conseil de la concurrence de 2 de junio de 1998, antes citada, sólo fue parcialmente anulada. El Tribunal des conflits estimó, en efecto, que «las decisiones de reagrupar en el aeropuerto de Orly-Ouest las actividades del grupo Air France y de denegar a la sociedad TAT European Airlines la apertura de nuevas líneas a partir de dicho aeropuerto, vinculadas a la gestión del dominio público, suponen la utilización de prerrogativas de poder público». En cambio, confirmó que «pueden separarse del examen de la legalidad de un acto administrativo las prácticas de ADP que pueden constituer un abuso de posición dominante consistente en la obligación impuesta a la compañía TAT European Airlines de utilizar los servicios de asistencia en tierra de dicho establecimiento público en lugar de sus propios servicios».

- 130 Resulta de lo anterior que la Comisión, lejos de haber desvirtuado el alcance y el contenido de los convenios firmados por ADP con los diferentes agentes de servicios de asistencia en tierra, consideró acertadamente en la Decisión impugnada que el establecimiento por ADP de tasas comerciales y de las condiciones para la actividad de dichos agentes constituye una actividad empresarial en el sentido del artículo 86 del Tratado.

*Sobre la segunda parte del motivo, basada en que la definición del mercado del producto y del mercado geográfico que debe tomarse en consideración es manifiestamente errónea*

#### Alegaciones de las partes

- 131 El demandante no está de acuerdo con la definición del mercado utilizada por la Comisión, según la cual «el presente caso está relacionado con las actividades de gestión y explotación de los aeropuertos de la región de París» y «los servicios de gestión de los aeropuertos prestados por ADP [...] consisten, en particular, en la autorización de los agentes, el control y la organización de las actividades en las instalaciones del aeropuerto de uso común, así como el control de la calidad de los servicios de asistencia». El demandante recuerda que sólo percibe una tasa cuando existe una ocupación privativa del dominio público y no como contrapartida por los servicios de gestión de los aeropuertos. Asimismo, destaca que no es indispensable que exista un convenio de concesión del dominio público para ser agente de servicios de asistencia en tierra, como demuestra el hecho de que HRS no abone ninguna tasa. En su opinión, al tomar en consideración actividades que no pertenecen a la actividad controvertida, la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación cuando definió la naturaleza misma del mercado.
- 132 A juicio del demandante, la definición de mercado adoptada por la Comisión es también inexacta en lo relativo a su dimensión geográfica. El hecho de que ciertos servicios de asistencia en tierra puedan, en gran medida, prestarse en el exterior del recinto aeroportuario basta para demostrar que el mercado geográfico no

puede limitarse únicamente a los recintos aeroportuarios, es decir el dominio público gestionado por ADP, sino que debe incluir también el conjunto de los bienes inmuebles disponibles en la región de París.

- 133 El demandante estima que la Comisión modificó su postura en la medida en que, en el considerando 61 de la Decisión impugnada, excluyó cualquier posible sustituibilidad, mientras que en el escrito de contestación reconoció su existencia. En opinión del demandante existe una sustituibilidad manifiesta entre los grandes aeropuertos continentales, en particular en materia de carga. En cuanto a los servicios de mayordomía, las compañías aéreas no están obligadas a abastecerse en París y eligen efectivamente el aeropuerto en el que encuentran las condiciones más ventajosas para proveerse de alimentos y bebidas.
- 134 El demandante cree que la Decisión impugnada no es coherente en la medida en que afirma que los agentes de servicios de asistencia en tierra no tienen más remedio que utilizar los aeropuertos de París, pero que ciertos servicios de asistencia en tierra pueden, en gran medida, prestarse en el exterior del recinto aeroportuario.
- 135 Con carácter subsidiario, el demandante alega que las afirmaciones de la Comisión en el sentido de que los aeropuertos de París y los restantes aeropuertos comunitarios no son intercambiables tampoco resultan convincentes. Así, según el demandante, los grandes aeropuertos continentales son en gran medida sustituibles para la carga. Por lo que respecta a los servicios de mayordomía, una compañía aérea no estaría en modo alguno obligada a abastecerse en París, aun cuando opere diariamente en sus aeropuertos.
- 136 La demandada mantiene que la definición de mercado en la Decisión impugnada es correcta.

## Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 137 La primera parte del razonamiento del demandante, sobre la definición del mercado del producto, se confunde con la cuestión de la naturaleza de las actividades que constituyen la contrapartida del pago de las tasas controvertidas. Como se indicó anteriormente en el marco del examen de la otra parte del motivo, la Comisión consideró acertadamente que las tasas comerciales en cuestión constituían una contrapartida por los servicios de gestión de las infraestructuras aeroportuarias. El mercado que debe tenerse en cuenta es, por tanto, el de los servicios de gestión de los aeropuertos de París. ADP representa, en su condición de gestor de dichos aeropuertos, la oferta en el mercado pertinente, mientras que los agentes de servicios de asistencia en tierra, que precisan, para ejercer su actividad, de la autorización facilitada por ADP y de las instalaciones aeroportuarias, constituyen la demanda.
- 138 Como indicó acertadamente la Comisión, la situación en el caso de autos puede compararse a la del asunto que dio lugar a la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de noviembre de 1986, *British Leyland/Comisión* (226/84, Rec. p. 3263), apartado 5, relativa al monopolio de que disponía British Leyland para la emisión de los certificados de conformidad necesarios para la matriculación de los vehículos de su marca, en que el Tribunal de Justicia estimó que «el mercado en cuestión no [era] [...] el de la venta de vehículos, sino un mercado derivado y distinto, que es el de los servicios a los revendedores profesionales indispensables en la práctica para asegurar la comercialización de los vehículos fabricados por [British Leyland]». De igual manera, en el caso de autos procede situarse en el mercado de la gestión de instalaciones aeroportuarias, que son indispensables para la prestación de los servicios de asistencia en tierra y a las que ADP facilita el acceso, a fin de apreciar la posición dominante y el comportamiento en relación con el artículo 86 del Tratado de este último.
- 139 Como se ha indicado anteriormente, no procede modificar este razonamiento a la vista de la alegación del demandante a propósito de HRS, puesto que, aunque es

posible que un agente de servicios de asistencia en tierra no necesite disponer de locales dentro del perímetro del aeropuerto, dichos servicios deben, por definición, prestarse durante las escalas de los aviones y, por tanto, en el dominio público aeroportuario. Ahora bien, ha quedado demostrado que ninguna empresa puede tener acceso y, aún menos, prestar servicios en el dominio público aeroportuario gestionado por ADP sin su autorización.

- 140 En cuanto al mercado geográfico, debe recordarse que éste puede definirse como el territorio en el que todos los operadores económicos se hallan en condiciones de competencia similares por lo que respecta, precisamente, a los productos afectados (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de octubre de 1994, Tetra Pak/Comisión, T-83/91, Rec. p. II-755, apartado 91).
- 141 A la vista de la definición del mercado del producto que resulta pertinente en el caso de autos, la alegación del demandante, según la cual deben tomarse en consideración todos los bienes inmuebles disponibles en la región de París, carece de cualquier fundamento. El objeto de la controversia son las condiciones de acceso a las instalaciones aeroportuarias establecidas por ADP para poder prestar en ellas servicios de asistencia en tierra, que sólo pueden serlo en el dominio aeroportuario y con la autorización de ADP. No pueden tenerse en cuenta los bienes inmuebles de la región de París, puesto que no permiten, por sí mismos, la prestación de dichos servicios.
- 142 Por último, en lo que respecta a las alegaciones subsidiarias mediante las que se pretende incluir los otros grandes aeropuertos continentales, procede señalar, en primer lugar, que la Decisión impugnada afirmó acertadamente (considerandos 59 a 63) que, para la mayor parte de los pasajeros procedentes de la región de París o con destino a ella o a otras regiones francesas, los servicios aéreos que utilizan los aeropuertos de Orly y Roissy-CDG no son intercambiables con los servicios prestados en otros aeropuertos comunitarios y que la competencia entre aeropuertos sólo reviste importancia en la medida en que el aeropuerto representa un punto de correspondencia para otros destinos. A este respecto, se desprende de las estadísticas aportadas por la demandada y que el demandante no ha rechazado que el porcentaje del tráfico de los aeropuertos de París en que éstos

son utilizados como punto de correspondencia representa menos del [...] % en el aeropuerto de Orly y [...] % en el de Roissy-CDG. En estas circunstancias, la sustituibilidad de cada uno de los aeropuertos es claramente insuficiente para que pueda considerarse que el mercado geográfico se extiende, en el caso de autos, a aeropuertos que no sean Orly y Roissy-CDG.

- 143 Por lo que respecta a la alegación del demandante según la cual los transportistas por vía aérea que prestan sus servicios a partir o con destino a la región de París no están obligados a utilizar los servicios de asistencia en tierra que se ofrecen en los aeropuertos de Orly y de Roissy-CDG, debe indicarse, como destacó acertadamente la demandada, que la posibilidad de abastecerse de comidas en otro aeropuerto se halla limitada por las exigencias de frescura y calidad de los alimentos, las posibilidades de almacenamiento de los aparatos y por el hecho de que dicha elección sólo puede efectuarse para los vuelos de corto recorrido. Por último, por lo que respecta a los servicios de carga, dado que el demandante no ha negado que, como se ha afirmado, una gran parte de la carga es transportada en los mismos aviones que los pasajeros, la elección del aeropuerto depende, por tanto, esencialmente del tráfico de los pasajeros para quienes los otros aeropuertos no constituyen un sustituto posible.
- 144 De ello se desprende que las alegaciones basadas en una definición inexacta del mercado no están fundadas.

*Sobre la tercera parte del motivo, basada en que ADP no dispone de una posición dominante*

Alegaciones de las partes

- 145 El demandante afirma que no ocupa una posición dominante. Afirma que dispone de los mismos derechos de que disfruta cualquier propietario respecto de

un inmueble de su propiedad. Su condición de administrador del dominio público no lo sitúa, por sí sola, en una posición dominante. Aun suponiendo que el mercado pertinente sea el de los locales desde los que pueden prestarse los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de Orly y de Roissy-CDG, la Comisión debería haber tomado en consideración el conjunto de los bienes inmuebles de la región de París que pueden albergar este tipo de actividades. Puesto que quienquiera que preste dichos servicios puede establecerse fuera de la zona aeroportuaria, ADP compite plenamente con todos los propietarios inmobiliarios, tanto públicos como privados.

- 146 La demandada alega que ADP dispone de una posición dominante en el mercado pertinente.

#### Apresiasi3n del Tribunal de Primera Instancia

- 147 Seg3n reiterada jurisprudencia, la posici3n dominante contemplada en el art3culo 86 del Tratado hace referencia a una situaci3n de poder econ3mico en que se encuentra una empresa y que le permite impedir que haya una competencia efectiva en el mercado de que se trate, confiri3ndole la posibilidad de comportarse con un grado apreciable de independencia frente a sus competidores, sus clientes y, finalmente, los consumidores (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1978, *United Brands/Comisi3n*, 27/76, Rec. p. 207, apartados 65 y 66, y del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1991, *Hilti AG/Comisi3n*, T-30/89, Rec. p. II-1439, apartado 90).

- 148 Resulta igualmente de la jurisprudencia que el hecho de que la restricci3n o la total supresi3n de la competencia se haya visto favorecida por disposiciones legislativas o reglamentarias no excluye la aplicaci3n del art3culo 86 del Tratado

(véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 3 de octubre de 1985, CBEM, 311/84, Rec. p. 3261, apartado 16, y de 4 de mayo de 1988, Bodson, 30/87, Rec. p. 2479, apartado 26).

- 149 Dado que, en el caso de autos, los servicios de gestión de los aeropuertos de París constituyen el mercado relevante, ADP disfruta sin duda de una posición dominante e incluso de un monopolio legal. En efecto, ADP dispone, en virtud del artículo L. 251-2 del «code de l'aviation civile» francés, del monopolio legal para la gestión de los aeropuertos controvertidos y es el único que puede conceder la autorización necesaria para realizar en ellos actividades de asistencia en tierra y establecer las condiciones de ejercicio de las mismas.
- 150 ADP se encuentra, en consecuencia, en una situación de poder económico que le permite impedir que exista una competencia efectiva en el mercado, confiriéndole la posibilidad de comportarse de manera independiente (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de noviembre de 1975, General Motors Continental/Comisión, 26/75, Rec. p. 1367, apartado 9, y British Leyland/Comisión, antes citada).
- 151 Como se ha indicado anteriormente, no puede aceptarse la alegación basada en el hecho de que no se ha tenido en cuenta el conjunto de los bienes inmuebles de la región de París, ya que la gestión de los servicios aeroportuarios, que constituye el mercado relevante, sólo se refiere al recinto aeroportuario, puesto que la oferta por ADP de servicios en régimen de monopolio es un requisito indispensable para la realización de actividades de asistencia en tierra.
- 152 Por último, procede señalar que los aeropuertos de Orly y de Roissy-CDG constituyen una parte sustancial del mercado común, habida cuenta del volumen de tráfico y de su importancia en el marco de la red europea de aeropuertos (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Rec. p. I-5889, apartado 15).

- 153 De ello se deduce que la tercera parte del motivo basado en la violación del artículo 86 del Tratado debe ser desestimada.

*Sobre la cuarta parte del motivo, basada en el hecho de que el comportamiento de ADP no responde a lo previsto en el artículo 86 del Tratado*

#### Alegaciones de las partes

- 154 El demandante alega que su comportamiento no responde a lo previsto en el artículo 86 del Tratado.

- 155 En primer lugar, el demandante alega que el artículo 86 del Tratado no puede aplicarse, ya que los efectos perjudiciales para la competencia de las tasas controvertidas se refieren en la Decisión impugnada (considerando 134) a mercados (el de las compañías aéreas y el de quienes prestan servicios de asistencia en tierra) en los que no está presente (sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de 1979, Hoffmann-La Roche/Comisión, 85/76, Rec. p. 461, apartado 91). El presente asunto no guarda ninguna relación con las situaciones contempladas por las sentencias Istituto chemioterapico italiano y Commercial Solvents/Comisión, antes citada, o CBEM, antes citada.

- 156 En la medida en que la Comisión se propuso analizar los efectos contrarios a la competencia del abuso de posición dominante en un mercado distinto del mercado dominado, no puede invocarse la sentencia Corsica Ferries, antes citada (apartado 43), ya que no se refiere en absoluto a una situación de este tipo. En cambio, de la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión (C-333/94 P, Rec. p. I-5951), se desprende que, incluso cuando la empresa está presente en el mercado que no domina, lo que no ocurre en el caso de ADP, las prácticas que sólo producen efectos en dicho mercado no entran, en principio, dentro del ámbito de aplicación del artículo 86 del Tratado,

salvo en circunstancias especiales, cuya existencia no se ha demostrado en el caso de autos.

- 157 En segundo lugar, el demandante alega que la Comisión se equivocó cuando le imputó haberse servido de su posición dominante para imponer tasas discriminatorias. En efecto, ADP señala que no impuso nada a AFS y que fue ésta quien le hizo, libremente, una propuesta que se limitó a aceptar.
- 158 Asimismo, el demandante recuerda, a este respecto, que nunca prometió a AFS que sería la única empresa que prestaría servicios de mayordomía aérea en el aeropuerto de Orly, puesto que el convenio prevé, por el contrario, en el supuesto de una degradación de la calidad de las prestaciones, un rápido establecimiento de uno o varios concesionarios adicionales. Así, AFS fue plenamente informada, desde un principio, de todas las condiciones que se le impondrían para ocupar el dominio público. En consecuencia, resulta incomprensible, a su juicio, la afirmación de la demandada, según la cual, para AFS, la situación inicial no era en absoluto comparable a la situación existente al adoptarse la Decisión impugnada.
- 159 En tercer lugar, el demandante alega que intentó preservar la estructura de la competencia al seguir ejecutando el convenio firmado con AFS, a pesar de los incumplimientos graves y manifiestos de esta última (insuficiencias repetidas en la prestación de los servicios ofrecidos y ocultación por AFS de su volumen de negocios), que habrían podido constituir, sin embargo, un motivo ampliamente justificado de resolución. El demandante destaca, además, que concedió a AFS, desde diciembre de 1992, una rebaja muy significativa del tipo de la tasa, a pesar de que dicho tipo había sido propuesto por AFS, a fin de tener en cuenta la llegada de OAT al mercado. El demandante estima, por tanto, que no obstaculizó en modo alguno la libre competencia.
- 160 En cuarto lugar, el demandante destaca no tener ningún interés en falsear el juego de la competencia en los mercados de servicios de asistencia en tierra y de

servicios de transporte, en los que no está presente. En cambio, habida cuenta de la liberalización del sector aéreo en la Unión Europea, favorecería sus intereses que las compañías aéreas que utilizan los aeropuertos de Orly y de Roissy-CDG pudiesen disponer de un conjunto de servicios de asistencia en tierra variados, de calidad y competitivos.

- 161 La demandada afirma que el comportamiento de ADP sancionado en la Decisión impugnada corresponde a lo previsto en el artículo 86 del Tratado.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 162 El demandante recurre, esencialmente, a cuatro argumentos para apoyar la alegación según la cual su comportamiento no responde a lo previsto en el artículo 86 del Tratado.
- 163 En primer lugar, afirma que no se le puede aplicar dicho artículo por que no se halla presente en los mercados en los que la Comisión señaló, en el considerando 134 de la Decisión impugnada, que la competencia se había visto afectada. A su juicio, de la sentencia del Tribunal de Justicia Tetra Pak/Comisión, antes citada, se desprende que en tal caso debe excluirse la aplicación del artículo 86 del Tratado.
- 164 Dicho argumento carece de cualquier fundamento jurídico. En efecto, el Tribunal de Justicia recordó muy claramente en su sentencia de 14 de noviembre de 1996,

Tetra Pak/Comisión, antes citada (apartado 25), que las sentencias Istituto chemioterapico italiano y Commercial Solvents/Comisión, antes citada, y CBEM, antes citada, ofrecen dos ejemplos de un abuso que produce efectos en mercados que no son el mercado dominado. En consecuencia, no cabe duda de que puede condenarse un abuso de posición dominante en un mercado en virtud de las repercusiones que tiene en otro mercado. Sólo en el supuesto, distinto, de que sea el abuso el que tiene lugar en un mercado distinto del mercado dominado resulta inaplicable el artículo 86 del Tratado, cuando no existen circunstancias especiales (véase la sentencia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, antes citada, apartado 27).

165 En el caso de autos, aunque el comportamiento de ADP sancionado en la Decisión impugnada, a saber la aplicación de tasas discriminatorias, tiene alguna repercusión sobre el mercado de los servicios de asistencia en tierra e, indirectamente, sobre el del transporte aéreo, no es menos cierto que se sitúa en el mercado de la gestión de los aeropuertos en que ADP tiene una posición dominante. Por otra parte, cuando la empresa beneficiaria de un servicio se encuentra en un mercado distinto de aquel en que se halla presente quien presta el servicio, concurren los requisitos para la aplicación del artículo 86 del Tratado desde el momento en que el beneficiario se halla, como consecuencia de la posición dominante de que disfruta quien presta el servicio, en una situación de dependencia económica en relación con este último, sin que sea preciso que ambos estén presentes en el mismo mercado. Basta que la prestación propuesta por quien la ofrece sea necesaria para que el beneficiario pueda desarrollar su propia actividad.

166 Como ha subrayado acertadamente la Comisión, la situación en el caso de autos puede compararse a la del asunto que dio lugar a la sentencia Corsica Ferries, antes citada, en que se imputaba a la corporación de prácticos del puerto de Génova, a la que los poderes públicos italianos habían concedido el derecho exclusivo a realizar el servicio de practicaje obligatorio en dicho puerto, el haber abusado de su posición dominante en dicho mercado de servicios, al imponer tarifas discriminatorias a las empresas de transporte marítimo que realizan transportes entre Estados miembros, a pesar de que dicha corporación no estaba presente en el mercado del transporte marítimo.

- 167 En segundo lugar, el demandante estima que no ha cometido un abuso, puesto que se limitó a aceptar la oferta de AFS y no le impuso nada.
- 168 A este respecto, procede recordar, en primer lugar, que la legalidad de la Decisión impugnada debe apreciarse en relación con la situación existente en el momento de su adopción y no cuando AFS realizó su propuesta en relación con la tasa. Ahora bien, en el momento de dicha adopción, la situación era sustancialmente diferente de la que existía cuando AFS presentó su oferta, como consecuencia de la aparición de nuevos competidores en el mercado de la prestación de servicios de asistencia en tierra.
- 169 Por otra parte, el abuso, que consistía en la aplicación de tasas discriminatorias, sólo pudo, por definición, aparecer con la llegada al mercado de un competidor de AFS, en el caso de autos OAT. La circunstancia de que el tipo de la tasa aplicado a AFS fuera el resultado de una propuesta realizada por éste mismo, en el marco de una oferta en una licitación, no basta para que dicha tasa pueda escapar a la aplicación del artículo 86 del Tratado, puesto que, en particular, lo que se cuestiona en el caso de autos no es el nivel de las tasas como tal, sino su carácter discriminatorio. Asimismo, cuando estimó que era víctima de una discriminación, AFS solicitó a ADP que pusiera fin a la misma.
- 170 Procede recordar que «el concepto de explotación abusiva es un concepto objetivo que se refiere a las actividades de una empresa en posición dominante que pueden influir en la estructura de un mercado» (sentencia Hoffman-Laroche/Comisión, antes citada, apartado 91) y que, para una empresa que ocupa una posición dominante en un mercado, el hecho de vincular a los compradores —aunque sea a instancia de éstos— mediante una obligación o promesa de abastecerse, en lo que respecta a la totalidad o a gran parte de sus necesidades, exclusivamente en dicha empresa, constituye un abuso. De igual manera, en la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de febrero de 1973, Europemballage y Continental Can/Comisión (6/72, Rec. p. 215), apartados 27 y 29, el Tribunal de Justicia declaró que «el refuerzo de la posición que ocupa la empresa puede ser abusivo y estar prohibido por el artículo 86 del Tratado, cualesquiera que sean los medios o procedimientos utilizados al efecto», incluso «con independencia de que haya culpa».

- 171 Resulta de lo anterior que no puede aceptarse la alegación basada en que el tipo de la tasa fue propuesto por AFS.
- 172 En tercer y cuarto lugar, el demandante alega, por una parte, que intentó mantener la competencia en la medida en que continuó ejecutando el convenio firmado con AFS, a pesar de que esta última incumplió sus obligaciones contractuales, y que incluso le concedió una reducción del tipo de la tasa y, por otra parte, que no tenía ningún interés en falsear el juego de la competencia en los mercados de los servicios de asistencia en tierra y de transporte, en los que no está presente.
- 173 Debe recordarse, a este respecto, que el concepto de abuso tiene un contenido objetivo y no implica la intención de perjudicar. Por ello, de demostrarse, la circunstancia de que ADP no tuviera interés en falsear la competencia en un mercado en el que no estaba presente o, incluso, que intentara preservarla, carecería, en cualquier caso, de pertinencia. No se discute la llegada al mercado de los servicios de asistencia en tierra de otro agente, sino el hecho de que, cuando se adoptó la Decisión impugnada, la Comisión estimó que los requisitos aplicables a los distintos agentes de dichos servicios eran objetivamente discriminatorios. Por otra parte, la disminución del tipo de la tasa concedida a AFS se tomó en consideración, puesto que la Comisión señaló que existía una discriminación sobre la base del nuevo tipo reducido.
- 174 Por otra parte, el demandante no puede invocar un eventual incumplimiento por AFS de sus obligaciones contractuales para justificar su propio incumplimiento de una disposición de orden público económico como el artículo 86 del Tratado. Debe señalarse, en cambio, que ADP fijó, con pleno conocimiento de causa, tasas para los nuevos agentes de servicios de asistencia en tierra que hicieron que AFS soportara condiciones en materia de tarifación diferentes.
- 175 De lo anterior se desprende que debe desestimarse la cuarta parte del motivo basado en la violación del artículo 86 del Tratado.

*Sobre la quinta parte del motivo, según la cual ADP no cometió un «abuso discriminatorio» en el sentido del artículo 86 del Tratado*

### Alegaciones de las partes

- 176 El demandante alega que no cometió ningún abuso discriminatorio en el sentido del artículo 86 del Tratado. En apoyo de esta alegación, ADP presenta tres argumentos.
- 177 En primer lugar, ADP recuerda que corresponde a la Comisión aportar la prueba de la existencia de una discriminación (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de julio de 1994, *Dunlop Slazenger/Comisión*, T-43/92, Rec. p. II-441, apartado 79). Ahora bien, en su opinión, la Comisión invirtió la carga de la prueba al limitarse a señalar la diferencia que existía entre ciertos elementos variables de las tasas controvertidas, cuando debería haber demostrado la equivalencia de las situaciones de los ocupantes del dominio público, para, a continuación, deducir de ello que la diferencia de tipo no estaba justificada objetivamente. A su juicio, la Comisión se limitó a afirmar que los concesionarios se encontraban en una situación equivalente porque recibían los mismos «servicios» de ADP, aun cuando dichos servicios no constituyen la contrapartida de la tasa controvertida. La Comisión creó una presunción *iuris et de iure* de abuso, obligando a ADP a demostrar que las tasas por ocupación del dominio público estaban justificadas en cada caso concreto.
- 178 En segundo lugar, ADP alega que la Comisión falseó el alcance y contenido de los convenios aplicables. La Comisión cometió, a su juicio, un grave error al estimar que el componente fijo y el componente variable de la tasa constituyen la remuneración, respectivamente, de la puesta a disposición de terrenos y de los servicios de gestión del aeropuerto. Ambos componentes forman parte, en realidad, de una misma tasa global y corresponden exclusivamente a la ocupación y al uso privativo del dominio público. El demandante señala que ninguno de los convenios indica que el componente variable de la tasa sea la contrapartida de «servicios» que preste, relativos al «control y organización de los servicios de

asistencia en tierra». La Comisión debería haber examinado dichos contratos a la luz de la normativa sobre el dominio público.

179 El demandante recuerda que cualquier utilización del dominio público está sujeta al pago de una tasa y que ésta es única y global, aun cuando pueda dividirse en dos partes. A su juicio, la determinación de los componentes de la remuneración depende en cada caso del valor de arrendamiento del espacio y de las ventajas concedidas al concesionario. La tasa global es la contrapartida que se debe al ente público por la explotación privativa del dominio público. Según el demandante, la *direction générale des impôts* (Dirección General de Tributos) francesa precisó en la «documentación de base», serie 9 D, sector división, sector inmobiliario, títulos 1 y 2, n<sup>os</sup> 30 a 36 que «asimismo el artículo R.56 [del «code du domaine de l'État français»] no se opone a que se divida una tasa en dos partes, una fija y otra variable [...] Mientras que el elemento fijo constituye la contrapartida por el derecho a la ocupación privativa del espacio concedido, con independencia de que se tome realmente posesión, el segundo elemento de la tasa o segundo componente de la tasa global corresponde a la utilización efectiva del bien en la medida en que dicha utilización genera beneficios o ventajas valorables económicamente, de manera que la tasa global representa el precio justo del servicio prestado». ADP afirma que respetó plenamente dichos principios cuando permitió a OAT utilizar una parte del dominio público a cambio del pago de una tasa global determinada a partir de un componente variable y de un componente fijo, calificados respectivamente de «tasa de ocupación» y «tasa comercial».

180 Asimismo, la Administración siempre puede recaudar una tasa integrada únicamente por un elemento variable, que, en su opinión, se determina en función de las ventajas de cualquier tipo proporcionadas al concesionario y tiene en cuenta, en particular, el nivel del componente fijo de la tasa. La «documentación de base», antes mencionada, precisa que «el particular al que se permite ocupar el dominio público obtiene de ello una ventaja privativa [...] La tasa representa el precio de dicho disfrute excepcional y constituye la contrapartida de las ventajas individuales y especiales concedidas al concesionario en detrimento del disfrute común, ventajas que a menudo se derivan de la situación excepcional de los inmuebles concedidos y de su afectación particular a las actividades cuyo ejercicio ha sido autorizado por el Estado». El componente variable no es en modo alguno una tasa que remunere los «servicios de gestión» de ADP, sino que constituye la remuneración debida a esta última por el disfrute y la utilización de

una propiedad, el dominio público, de manera semejante a la remuneración debida a cualquier propietario.

- 181 Por otra parte, según el demandante, en contra de lo indicado en el considerando 101 de la Decisión impugnada, las tasas percibidas por ADP son conformes con el marco establecido por el Derecho francés. Así, la «documentación de base», antes mencionada, precisa que son las ventajas obtenidas con la utilización del dominio público las que determinan el componente variable de la tasa. Dicha utilización depende, según ADP, de la actividad del agente que ocupa el dominio público. Está claro que, dada la peculiar situación de los bienes del dominio público, cuanto más los utilice el agente, más evidente será la ventaja extraordinaria que éste obtiene de los mismos. En consecuencia, el componente variable depende, en su opinión, del volumen de negocios del agente, elemento de apreciación utilizado por la «documentación de base», antes mencionada.
- 182 ADP señala que el componente fijo y el componente variable de la tasa son los dos componentes de una misma y única realidad, que corresponde a una tasa única percibida por la ocupación y la utilización del dominio público, que tiene su contrapartida directa en la prestación constituida por la posibilidad de utilizar el dominio y que no está destinada a cubrir las cargas de los «servicios de gestión del aeropuerto».
- 183 El hecho de que la Comisión centrara su examen en el componente variable de la tasa e ignorara, de esta manera, el componente fijo le impidió, según ADP, analizar la situación de los ocupantes del dominio público en su totalidad. Por consiguiente, la Comisión no puede pretender haber constatado una discriminación cualquiera, puesto que, para ello, es preciso tomar en consideración todas las situaciones que se intenta comparar.
- 184 En tercer lugar, ADP alega que, en cualquier caso, las tasas no tienen, en absoluto, carácter discriminatorio y tienen en cuenta características de cada autorización de ocupación del dominio público.

## a) Sobre la autoasistencia

- 185 ADP indica que existen diferencias de carácter fáctico y jurídico indiscutibles entre la autoasistencia y la asistencia a terceros, que, por tanto, pueden ser objeto de un trato diferente sin que exista una práctica discriminatoria.
- 186 Por lo que respecta a las diferencias de carácter fáctico, el transportista que recurre a la autoasistencia está obligado, a su juicio, a realizar un esfuerzo financiero permanente, para mantener la gama de servicios de asistencia en tierra que precisa, y a soportar, por tanto, costes y riesgos que nunca debe asumir quien utiliza los servicios de un agente.
- 187 En cuanto a las diferencias de carácter jurídico, el demandante destaca, en primer lugar, que el artículo 7 de la Directiva 96/67 prevé disposiciones particulares para la autoasistencia, distintas de las aplicables a la asistencia a terceros. A continuación, señala que el Derecho comunitario trata de forma diferente las relaciones internas en el seno de un grupo de sociedades, como las relaciones entre un transportista y su filial, que realiza las prestaciones. La autoasistencia es, por tanto, un servicio objetivamente diferente de la asistencia a terceros.
- 188 El hecho de que la ocupación del dominio público procure ventajas menores a quien recurre a la autoasistencia, como consecuencia de los costes superiores inherentes a dicha actividad, constituye, en su opinión, una diferencia en la situación objetiva y pertinente, a la hora de justificar un trato diferente.
- 189 Habida cuenta de que la autoasistencia y la asistencia a terceros son dos actividades diferentes, el demandante estima que el tipo de la tasa a abonar en el

caso de la autoasistencia no puede tener ninguna incidencia en la competencia entre agentes en el mercado de la asistencia a terceros. Por otra parte, AFS cuestionó únicamente el tipo de la tasa aplicado a la asistencia a terceros y no el aplicado a OAT por la autoasistencia. Las sentencias del Tribunal de Justicia de 30 de abril de 1974, Sacchi (155/73, Rec. p. 409), British Leyland/Comisión y Corsica Ferries, antes citadas, carecen de pertinencia, según ADP, ya que contemplan el trato diferente de actividades idénticas.

- 190 Por último, no existe ninguna limitación en los aeropuertos de París a la hora de recurrir a la autoasistencia, puesto que, según ADP, todos los transportistas aéreos que desean practicarla están en una situación de absoluta igualdad. Asimismo, las numerosas compañías que recurren a ella se encuentran en la misma situación [...] que Air France. Tampoco existe, por tanto, ninguna discriminación en el mercado del transporte aéreo.

b) Sobre la asistencia a terceros

- 191 En materia de asistencia a terceros tampoco existe, según ADP, ninguna discriminación.

- 192 Por lo que respecta a la supuesta discriminación entre OAT y AFS, ADP recuerda, en primer lugar, que la propia AFS estableció su tasa tras una licitación, que no tuvo en cuenta los incumplimientos graves y manifiestos de esta última y que aceptó disminuir hasta un [...] % el tipo de la mencionada tasa. El demandante afirma, a continuación, que las tasas abonadas por AFS y OAT son, en la práctica idénticas, si se tiene en cuenta el volumen de negocios relativo a las prestaciones

realizadas a terceros (volumen de negocios externo) y el elemento fijo de la tasa de OAT, como demuestra el cuadro siguiente:

|                       | AFS   | OAT   |
|-----------------------|-------|-------|
| VN total              | [...] | [...] |
| VN externo            | [...] | [...] |
| Tasa sobre VN externo | [...] | [...] |
| Componente fijo       | [...] | [...] |
| Total tasas externas  | [...] | [...] |
| % VN externo          | [...] | [...] |

193 ADP señala que la Comisión subestima, en realidad, el elemento variable de la tasa de OAT, al cifrar, en el considerando 111 de la Decisión impugnada, el total de las tasas externas en [...] FRF, cuando éstas ascendieron a [...] de FRF, y, además, compara lo que no puede compararse, ya que incluye, erróneamente, el volumen de negocios realizado por OAT en concepto de autoasistencia. Asimismo, cuando realiza una comparación que pretende tener en cuenta los componentes fijos, la Comisión comete, según el demandante, un error al tomar en consideración el valor absoluto de las tasas sin ponerlo en relación con los respectivos volúmenes de negocios y al mencionar, equivocadamente, la cantidad de [...] FRF pagada inicialmente por AFS por la compra de los locales de CIWL.

194 En cuanto a la supuesta discriminación en los servicios de carga, ADP alega que el tipo efectivamente aplicado es del [...] %, con independencia del agente, precisando [...].

195 Por lo que respecta a los servicios de mayordomía en el aeropuerto de Roissy-CDG y de limpieza en los aeropuertos de París, ADP destaca que no existe ninguna discriminación, puesto que las tasas son idénticas.

- 196 El demandante subraya que, a excepción de AFS, los distintos agentes de servicios de asistencia en tierra no han presentado ninguna denuncia.
- 197 ADP afirma que las numerosas tablas presentadas por la Comisión en su escrito de contestación a la demanda contienen errores. En efecto, incluyen, equivocadamente, el volumen de negocios relativo a la autoasistencia, que no puede tenerse en cuenta a la hora de comparar las tasas abonadas por AFS y OAT en virtud de sus respectivas actividades de asistencia a terceros. En la medida en que AFS no recurre a la autoasistencia, carece de sentido tener en cuenta el volumen de negocios de OAT en dicha actividad. Además, AFS nunca cuestionó el tipo de la tasa abonada por OAT en relación con la autoasistencia, tipo que no se refiere en modo alguno a las actividades de asistencia a terceros en las que ambas sociedades compiten.
- 198 El demandante alega que los elementos aportados por la Comisión en su escrito de contestación a la demanda, a fin de demostrar la existencia de un sistema que favorece al grupo Air France, no figuran ni en el pliego de cargos, ni en la Decisión impugnada.
- 199 La Comisión y la parte coadyuvante sostienen que ADP cometió abusos discriminatorios en el sentido del artículo 86 del Tratado.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 200 El demandante presenta, esencialmente, tres argumentos en apoyo de esta parte del motivo. Sostiene que la Comisión invirtió la carga de la prueba, distorsionó

completamente el alcance y el contenido de los convenios de ocupación del dominio público y cometió un error de apreciación al calificar equivocadamente las tasas de discriminatorias.

201 Por lo que respecta, en primer lugar, al argumento basado en la supuesta inversión de la carga de la prueba, procede recordar que la Comisión decidió acertadamente que las tasas comerciales controvertidas constituían la contrapartida de los servicios de gestión de los aeropuertos y de la autorización para prestar los servicios de asistencia en tierra. Por consiguiente, como se indicó en el considerando 120 de la Decisión impugnada, ADP ofrece los mismos servicios a todos los agentes que se encuentran, en relación con el objeto de la mencionada Decisión, en la misma situación frente a él. En estas circunstancias, la Comisión podía deducir fundadamente de la diferencia entre los tipos de las tasas exigidas por ADP a los agentes de asistencia en tierra que éste imponía tasas discriminatorias, salvo que ADP justificara dicha diferencia de trato mediante razones objetivas.

202 Asimismo, aunque se adopte la tesis del demandante, según la cual la tasa no constituye la contrapartida de los servicios de gestión de los aeropuertos y de la autorización para prestar los servicios de asistencia en tierra, sino la contrapartida a abonar al ente público por la explotación privativa del dominio público, dicha tasa no puede, sin embargo, ser arbitraria. En principio, la tasa debe responder a criterios objetivos, de manera que, en caso de desigualdad, corresponde a ADP justificar las razones y el fundamento de las diferencias en el tipo de las tasas aplicadas a los distintos agentes de servicios de asistencia en tierra presentes en el aeropuerto de Orly y de Roissy-CDG. Procede añadir que, según las disposiciones mencionadas por el demandante, la parte variable de la tasa global corresponde a la utilización efectiva del bien, en la medida en que dicha utilización genera beneficios. Si el volumen de negocios del concesionario es un criterio apropiado para determinar la parte variable de la tasa global, debe destacarse que ADP debe aplicar dicho criterio de manera no discriminatoria a todos los agentes de servicios de asistencia en tierra. Puesto que ADP impone a sus agentes tasas con un tipo diferente, le corresponde, en consecuencia, demostrar la existencia de situaciones o circunstancias objetivamente distintas que justifiquen dicha diferencia de trato.

- 203 Se desprende de lo anterior que el motivo basado en una supuesta inversión de la carga de la prueba carece de fundamento.
- 204 En segundo lugar, el motivo basado en un supuesto falseamiento del alcance y del contenido de los convenios firmados entre ADP y los distintos agentes de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de París ya ha sido desestimado en el marco del examen de la primera parte del cuarto motivo (véase el apartado 130 *supra*).
- 205 Por lo que respecta, en tercer lugar, al motivo basado en que las tasas carecen supuestamente de carácter discriminatorio, el demandante alega, esencialmente, por una parte, que diferencias de carácter fáctico y de naturaleza jurídica justifican objetivamente un trato en materia de tarificación distinto de los agentes de servicios de asistencia a terceros y de los agentes de servicios de auto-asistencia, a) y, por otra parte, que no existe ninguna discriminación en relación con la asistencia a terceros, b).

a) Sobre la autoasistencia

- 206 En primer lugar, procede señalar, como destacó la Comisión, que, en la medida en que este litigio se refiere al comportamiento de ADP, es la situación de los agentes de servicios respecto a este último la que resulta pertinente y no su situación en el mercado de los servicios de asistencia en tierra. Ahora bien, las dos categorías de agentes controvertidas se benefician de los mismos servicios de gestión de ADP.
- 207 A continuación, si bien es cierto que la compañía aérea que decide efectuar por sí misma su asistencia en tierra debe soportar costes considerables, éstos son soportados de igual manera por el agente de asistencia a terceros, que los integrará a continuación en el precio de su intervención que factura a la compañía aérea.

208 Las supuestas diferencias de carácter fáctico carecen, por tanto, de pertinencia.

209 Por lo que respecta a las supuestas diferencias de orden jurídico, procede señalar que el argumento basado en la inaplicabilidad del Derecho comunitario a las relaciones entre las sociedades matrices y sus filiales carece de valor. En efecto, no se cuestionan los acuerdos entre compañías aéreas y las filiales mediante las que realizan su autoasistencia, sino un abuso de posición dominante de ADP en relación con los distintos agentes de servicios de asistencia en tierra con los que ha concluido convenios.

210 De ello se desprende que deben desestimarse los argumentos relativos al carácter fundado del distinto trato que reciben en materia de tarifas los agentes de servicios de asistencia a terceros y los agentes de servicios de autoasistencia.

b) Sobre la asistencia a terceros

— En relación con AFS y OAT

211 Debe recordarse, en primer lugar, que ya se han desestimado en el marco de la cuarta parte del motivo los argumentos según los cuales ADP se limitó a aceptar la oferta de AFS, se limitó a ejecutar el convenio acordado por ambos y consintió una reducción de hasta [...] % del tipo de la tasa de dicha sociedad tras la llegada de OAT al mercado en 1992.

212 Procede, a continuación, señalar que no es posible aceptar el cuadro aportado por el demandante para demostrar la ausencia de discriminación.

- 213 En primer lugar, no puede tomarse en consideración el componente fijo de la tasa, puesto que su objeto es remunerar la ocupación del dominio público, que no se cuestiona en el caso de autos. A mayor abundamiento, procede subrayar que el importe de este componente no puede, en cualquier caso, compararse de manera abstracta, sino que debe ponerse en relación con la superficie, la calidad y la situación de los bienes inmuebles puestos a disposición de cada uno de los agentes de servicios. Asimismo, el demandante no menciona la suma de [...] de FRF que AFS abonó inicialmente por la compra de los locales de CIWL.
- 214 En segundo lugar, en contra de lo que afirma el demandante, debe tenerse en cuenta el volumen de negocios relativo a las prestaciones de autoasistencia, en la medida en que, como se ha señalado anteriormente, OAT disfruta de los mismos servicios de gestión ofrecidos por ADP cuando realiza prestaciones de autoasistencia y cuando presta asistencia a terceros.
- 215 En tercer lugar, no puede aceptarse que el tipo de la tasa aplicado a la autoasistencia no pueda tener ninguna incidencia sobre la competencia entre los agentes en el mercado de la asistencia a terceros porque la autoasistencia sea, según el demandante, una actividad distinta de la asistencia a terceros. En efecto, procede recordar que los agentes de ambas categorías de asistencia obtienen los mismos servicios de ADP. A continuación, el hecho de que la autoasistencia se beneficie de un tipo de tasa [...] permite a los agentes autorizados a prestar las dos categorías de asistencia amortizar sus inversiones y poder ofrecer mejores condiciones en los servicios de asistencia a terceros. Por último, el mencionado tipo de la tasa [...] puede incitar a ciertas compañías aéreas a practicar la autoasistencia, en lugar de recurrir a los servicios de un tercero.
- 216 Resulta de lo anterior que deben tenerse en cuenta los dos tipos de servicios de asistencia para comprobar si las tasas son discriminatorias.

- 217 En cualquier caso, debe señalarse que la discriminación resulta claramente del cuadro que figura en el considerando 19 de la Decisión impugnada, cuya exactitud no discute el demandante y cuyos datos proceden, por otra parte, de sus propias respuestas a las solicitudes de información de la Comisión. En efecto, puede apreciarse en él que el tipo de la tasa de OAT era del [...] % para la autoasistencia y del [...] % para la asistencia a terceros, mientras que el tipo de la tasa de AFS era del [...] %.
- 218 Por último, también debe rechazarse la alegación del demandante según la cual no existe ninguna discriminación en el propio mercado del transporte aéreo desde el momento en que no existe ninguna limitación en los aeropuertos de París en relación con la autoasistencia. Por una parte, dicho argumento, suponiendo que estuviera fundado, no cuestionaría la discriminación entre quienes prestan asistencia a terceros y quienes realizan la autoasistencia. Por otra parte, dicho argumento es inexacto, en la medida en que, como se indicó en el considerando 123 de la Decisión impugnada, sólo las grandes compañías aéreas con un tráfico considerable entre los aeropuertos de París tienen, en la práctica, la posibilidad de desarrollar y rentabilizar un servicio de autoasistencia, mientras que las restantes están obligadas a dirigirse a los agentes de asistencia a terceros.

— En relación con los servicios de carga

- 219 El demandante alega que no existe una discriminación, ya que, a su juicio, ADP aplica efectivamente un tipo del [...] % con independencia de quién sea el agente. No obstante, precisa que, si las sociedades [...] abonan una tasa, ello se debe a que, a diferencia de los demás agentes, que ejercen su actividad en beneficio de todas las compañías que se dirigen a ellos y a partir de sus propios locales, dichas sociedades trabajan exclusivamente como subcontratistas, respectivamente para [...], y ello en los propios locales de ambas compañías aéreas.
- 220 En primer lugar, debe recordarse todavía que, puesto que ADP presta los mismos servicios a los agentes de asistencia, la diferencia en el tipo de la tasa exigida a [...]

no está justificada. En segundo lugar, según la tabla que figura en el considerando 19 de la Decisión impugnada, elaborada a partir de los datos proporcionados por el demandante en respuesta a la solicitud de información de la Comisión, se aplica a Air France una tasa con un tipo del [...] % tanto para la autoasistencia, como para la asistencia a terceros. En tercer lugar, la explicación según la cual el hecho de actuar únicamente como subcontratista de una compañía aérea justifica un tipo más elevado contradice lo alegado por ADP, que estima que el tipo del [...] % aplicado a HRS por sus actividades de mayordomía aérea estaba justificado, ya que dicha sociedad actuaba únicamente como subcontratista de OAM. En cuarto lugar, el hecho de que [...] ejerzan su actividad como subcontratistas en los locales de [...] no los coloca en una situación diferente de la de los demás agentes que disponen de sus propios locales, en el sentido de que ambas sociedades no ocupan locales por los que tengan que abonar una tasa de ocupación. En quinto lugar, la explicación según la cual los demás agentes ofrecen servicios de asistencia a todas las compañías que se lo solicitan está en contradicción con el cuadro, antes mencionado, del que se desprende que dichos agentes sólo realizan prestaciones de autoasistencia.

- 221 Resulta de lo anterior que también procede desestimar los argumentos de la quinta parte del cuarto motivo y que, en consecuencia, este último carece de fundamento.

*5. Sobre el quinto motivo, basado en la violación del artículo 90, apartado 2, del Tratado*

*Alegaciones de las partes*

- 222 Con carácter subsidiario, el demandante señala que no se le pueden aplicar las normas de competencia, con arreglo al artículo 90, apartado 2, del Tratado, a fin de que pueda cumplir su misión de interés general (sentencia del Tribunal de Justicia de 27 de abril de 1994, Almelo, C-393/92, Rec. p. I-1477, apartado 49).

- 223 ADP alega que, en virtud del artículo L. 251-2 del «code de l'aviation civil», «es responsable del acondicionamiento, explotación y desarrollo del conjunto de las instalaciones de transporte civil aéreo que tienen su centro en la región de París y que tienen por objeto facilitar la llegada y la salida de aeronaves, dirigir la navegación, garantizar el embarque, el desembarque y el transporte a tierra de los pasajeros, las mercancías y el correo transportados por vía aérea, así como todas las instalaciones anejas». ADP señala que dicha misión fue calificada como actividad de servicio público, tanto por el Tribunal des conflits en su sentencia de 13 de diciembre de 1976, antes mencionada, como por la Cour de cassation francesa en su sentencia de 13 de enero de 1982, SA Alta y otros/Aéroports de Paris, y constituye un «servicio de interés económico general», en el sentido del artículo 90, apartado 2, del Tratado.
- 224 Ahora bien, la interpretación de la Comisión según la cual la parte variable de la tasa sólo corresponde al pago de algunos servicios, conduciría a una considerable disminución del valor del dominio público gestionado por ADP y, en consecuencia, de los recursos de este último, de manera que éste ya no podría hacer frente a las cargas considerables que debe asumir. La remuneración únicamente de los servicios de gestión, por lo demás definidos de manera imprecisa, no guardaría ninguna relación con la contrapartida por la ocupación de un bien público.
- 225 ADP estima que el análisis de la Comisión, contrario a la naturaleza de la tasa percibida por la ocupación del dominio público, constituye una verdadera expropiación que le impide desempeñar sus misiones.
- 226 La demandada alega que las actividades controvertidas no revisten necesariamente el carácter de servicios de interés económico general y que el demandante no ha demostrado que las prácticas condenadas sean necesarias para el cumplimiento de su misión.

*Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

- 227 Procede recordar que la excepción prevista en el artículo 90, apartado 2, del Tratado debe interpretarse restrictivamente y que sólo puede aplicarse si se cumplen dos requisitos, por una parte, que los poderes públicos hayan confiado a la empresa la gestión de un servicio económico de interés general y, por otra parte, que la aplicación de las normas del Tratado obstaculice el cumplimiento de la misión específica confiada a dicha empresa y que el interés de la Comunidad no resulte afectado (sentencia *Merci convenzionali porto di Genova*, antes citada, apartado 26).
- 228 Sin que sea preciso pronunciarse sobre la cuestión de si las actividades litigiosas constituyen un servicio de interés económico general en el sentido del artículo 90, apartado 2, del Tratado, basta con señalar que, en cualquier caso, el demandante no ha demostrado en qué medida la Decisión impugnada le impediría ejercer su misión de servicio público, ni que la aplicación de las normas de competencia pueda obstaculizar el cumplimiento de la misma.
- 229 En efecto, en la Decisión impugnada, la Comisión no prohíbe que ADP perciba tasas a cambio de los servicios que ofrece, ni se pronuncia siquiera sobre el nivel de dichas tasas, sino que se limita a exigirle que ponga fin a la infracción, que consiste en imponer tasas comerciales discriminatorias. Por consiguiente, ADP puede continuar percibiendo tasas para financiar el cumplimiento de su eventual misión de gestión de un servicio de interés general. Debe indicarse a este respecto que si bien ADP percibe tasas destinadas a compensar los gastos vinculados a las inversiones, a fin de cumplir correctamente su misión de gestor, dicha misión no exige en ningún momento la imposición de tasas discriminatorias. ADP no ha presentado ningún elemento que indique lo contrario.
- 230 Resulta de lo anterior que debe desestimarse el quinto motivo, basado en la violación del artículo 90, apartado 2, del Tratado.

6. *Sobre el sexto motivo, basado en la violación del artículo 222 del Tratado*

*Alegaciones de las partes*

- 231 El demandante alega que, al reducir la tasa controvertida a una mera indemnización por los «servicios» prestados por el administrador del dominio público, la Comisión, en la Decisión impugnada, perjudica la explotación de dicho dominio.
- 232 Asimismo, el demandante señala que la Decisión impugnada vulnera de manera excepcionalmente grave los contratos que ha concluido. ADP alega, a este respecto, que la posición de la Comisión le obliga a alinear la tasa de AFS, propuesta libremente por esta última en un momento dado, con la de un nuevo concesionario, que formuló sus propuestas en otro momento, en un contexto económico totalmente diferente. En su opinión, el Derecho de la competencia no impone en ningún caso, en nombre del principio de no discriminación, una alineación como ésta, en una situación que afecta a particulares que concluyeron acuerdos en fechas muy alejadas en el tiempo. De esta manera, la Comisión introduciría una discriminación entre la propiedad privada y la propiedad pública.
- 233 La demandada alega que no incumplió las disposiciones del artículo 222 del Tratado.

*Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

- 234 Según el tenor del artículo 222 del Tratado, el Tratado «no prejuzga en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros».

- 235 A juicio del demandante, la Comisión perjudicó la explotación del dominio público francés y, por tanto, incumplió el artículo antes mencionado.
- 236 Sin que sea necesario examinar la cuestión de si el perjuicio ocasionado a la explotación del dominio público afecta al régimen de la propiedad, basta señalar que, en cualquier caso, la Comisión, en la Decisión impugnada, no perjudica en modo alguno el dominio público.
- 237 A este respecto, procede recordar que, en el considerado 98 de la Decisión impugnada, la Comisión señala expresamente que «no tiene por qué pronunciarse sobre los niveles de los cánones de ocupación exigidos a los agentes de servicios de asistencia».
- 238 De igual manera, en la parte dispositiva de la Decisión impugnada, la Comisión se limita a solicitar a ADP que ponga fin a la percepción de tasas comerciales discriminatorias y no prohíbe la percepción de tasas, ni establece un nivel máximo para dichas tasas.
- 239 En consecuencia, la Comisión, en la Decisión impugnada, no se pronunció sobre la evaluación del dominio público, sino que simplemente obligó a ADP a respetar disposiciones imperativas del artículo 86 del Tratado, que tanto los establecimientos responsables de la gestión del dominio público, como los propietarios privados están obligados a cumplir.
- 240 Resulta de ello que el motivo basado en el incumplimiento del artículo 222 del Tratado carece de fundamento.

- 241 La alegación de que la Decisión impugnada vulnera los contratos concluidos por ADP no pone en cuestión la conclusión anterior. En efecto, el carácter de orden público del Derecho de la competencia tiene precisamente por objeto hacer estas disposiciones obligatorias e impedir que los operadores económicos las incumplan en sus acuerdos.

### *7. Sobre el séptimo motivo, basado en una desviación de poder*

#### *Alegaciones de las partes*

- 242 El demandante alega que la Comisión incurrió en una desviación en relación con la función del artículo 86 del Tratado, en la medida en que la Decisión impugnada pretende, en realidad, armonizar la remuneración abonada por los ocupantes del dominio público en el marco de las actividades de asistencia en tierra.
- 243 El demandante señala a este respecto que la Comisión, aunque estima que no debería corresponderle determinar la parte fija de la tasa, indica, sin embargo, en el considerando 127 de la Decisión impugnada, que «en el caso concreto de AFS, [...] no se opone [...] a la inclusión de un elemento de ocupación en el canon global que se le exige». ADP señala, de igual manera, que, en el punto 18 del pliego de cargos, la Comisión se refiere expresamente al hecho de que «las prácticas de ADP en materia de tasas comerciales no se corresponde con las prácticas que pueden encontrarse habitualmente en otros aeropuertos comunitarios como los de Londres Heathrow, Londres Gatwick, Amsterdam-Schiphol y Fráncfort».
- 244 Además, según ADP, la Comisión no intentó conocer la opinión de los agentes sobre las tasas controvertidas. Ello demuestra, a su juicio, que, en el caso de

autos, dicha Institución no intentó aplicar las normas de competencia a una situación concreta, sino perseguir objetivos legislativos.

245 Dado que la asistencia en tierra en los aeropuertos está directamente vinculada a la política común de transportes, no corresponde a la Comisión utilizar la denuncia presentada por AFS para intentar imponer una modificación de los Derechos nacionales en materia de remuneración por la ocupación del dominio público.

246 La demandada alega que no ha incurrido en una desviación de poder.

#### *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

247 Según reiterada jurisprudencia, una decisión sólo está viciada de desviación de poder cuando resulte, en función de indicios objetivos, pertinentes y concordantes, que fue adoptada con el fin exclusivo, o al menos determinante, de conseguir otros fines distintos de los alegados (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 16 de julio de 1998, Proderec/Comisión, T-72/97, Rec. p. II-2847, apartado 118).

248 A la vista tanto de la parte dispositiva, como de los considerandos de la Decisión impugnada, que, por otra parte, sólo se refiere a los aeropuertos de París, procede afirmar que la Comisión no llevó a cabo una armonización de las condiciones de determinación de las tasas por ocupación del dominio público, sino que solamente intentó poner fin a un abuso de posición dominante, prohibiendo a ADP imponer tasas discriminatorias a los distintos agentes de servicios de asistencia en tierra. En el considerando 98 de la Decisión impugnada, la Comisión

señala, por otra parte, que en el caso de autos «no tiene por qué pronunciarse sobre los niveles de los cánones de ocupación exigidos a los agentes de servicios de asistencia en cuestión». La Decisión impugnada no puede, por tanto, constituir un medio encubierto utilizado por la Comisión para intentar armonizar las remuneraciones por la ocupación del dominio público.

249 Por lo que respecta al motivo basado en que la Comisión no interrogó a otros agentes sobre las tasas controvertidas, procede recordar que el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 17 prevé que la Comisión tiene la facultad, pero no la obligación, de oír a terceros. Dado que el demandante no ha alegado haber solicitado que se oyera a terceras empresas, no puede reprochar a la Comisión la ausencia de audiencias complementarias. En cualquier caso, el motivo carece de pertinencia para demostrar la desviación de poder alegada.

250 El motivo es manifiestamente infundado.

251 Del conjunto de cuanto antecede resulta que el recurso debe ser desestimado por infundado.

## Costas

252 A tenor de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimados los motivos invocados por el demandante, procede condenar a este último a soportar, además de sus propias costas, las costas en que hayan incurrido la Comisión y la parte coadyuvante, tal como éstas lo solicitaron.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)

decide:

- 1) Desestimar el recurso.
  
- 2) El demandante soportará sus propias costas, así como las costas en que hayan incurrido la Comisión y la parte coadyuvante Alpha Flight Services.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 12 de diciembre de 2000.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

J. Azizi