

URTEIL DES GERICHTS (Dritte Kammer)

12. Dezember 2000 *

In der Rechtssache T-128/98

Aéroports de Paris mit Sitz in Paris (Frankreich), Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt H. Calvet, Paris, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts A. May, 398, route d'Esch, Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten zunächst durch J. F. Crespo Carrillo und G. Charrier, Juristischer Dienst, dann durch L. Pignataro, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte im Beistand von Rechtsanwalt B. Geneste, Hauts-de-Seine, Zustellungsbevollmächtigter: C. Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Französisch.

unterstützt durch

Alpha Flight Services mit Sitz in Paris, Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte L. Marville und A. Denantes, Paris, und V. De Meester, Luxemburg, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts V. De Meester, 5, place du Théâtre, Luxemburg,

Streithelferin,

wegen Nichtigkeitsklärung der Entscheidung 98/513/EG der Kommission vom 11. Juni 1998 in einem Verfahren nach Artikel 86 EG-Vertrag (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (ABl. L 230, S. 10)

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten K. Lenaerts sowie der Richter J. Azizi und M. Jaeger,

Kanzler: J. Palacio González, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 16. Mai 2000,

folgendes

Urteil

Sachverhalt

- 1 Die Klägerin, die Aéroports de Paris (im Folgenden: ADP), ist ein finanziell autonomes öffentliches Unternehmen französischen Rechts. Gemäß Artikel L. 251-2 des französischen Gesetzbuchs über die Zivilluftfahrt (Code de l'aviation civile) ist ihre Aufgabe der „Um- und Ausbau sowie der Betrieb und die Entwicklung sämtlicher zivilen Luftverkehrseinrichtungen in der Pariser Region, die der Start- und Landehilfe, den Fluglotsendiensten und der Bodenabfertigung von Reisenden, Gütern und Luftpostsendungen dienen, sowie aller angeschlossenen Anlagen“.
- 2 ADP betreibt die Flughäfen Orly und Roissy-Charles de Gaulle (im Folgenden: Roissy-CDG).
- 3 In den sechziger Jahren wurden Bordverpflegungsdienste (Catering) auf dem Flughafen Orly von vier Unternehmen erbracht, nämlich von Pan Am, TWA, Air France und der Compagnie internationale des wagons-lits (im Folgenden: CIWL). Die ersten drei dieser Unternehmen versorgten — dabei Air France nahezu ausschließlich — in Wirklichkeit sich selbst, d. h., sie lieferten die Bordverpflegung für ihre eigenen Flüge. Nach der Errichtung des Flughafens Roissy-CDG in den siebziger Jahren verlegten TWA und Pan Am ihre Tätigkeit dorthin.

- 4 In dieser Zeit begann ACS, eine Tochtergesellschaft der Trust House Forte (jetzt THF), der die Gesellschaft Alpha Flight Services (im Folgenden: AFS) gehört, mit der Erbringung von Bordverpflegungsdiensten auf dem Flughafen Orly.

- 5 In einer 1988 von ADP durchgeführten Ausschreibung wurde AFS — neben Air France, die sich selbst versorgte — als einziger Dienstleister für Bordverpflegung auf dem Flughafen Orly ausgewählt.

- 6 Nach den von ADP vorgesehenen finanziellen Konditionen war nur eine regelmäßige Abgabe zu zahlen, die vom Umsatz des Dienstleisters abhing. In ihrem Angebot schlug AFS eine durchschnittliche Abgabe auf ihren Umsatz von ...¹ % (variierend um ... %), die Errichtung eines neuen Gebäudes und den Rückkauf von Gebäuden der CIWL für ... FRF vor.

- 7 Am 21. Mai 1992 unterzeichneten ADP und AFS einen rückwirkend ab 1. Februar 1990 geltenden, auf 25 Jahre befristeten Konzessionsvertrag, mit dem AFS die Durchführung von Bodenabfertigungs- und Cateringdiensten auf dem Flughafen Orly und die Nutzung eines Gebäudekomplexes auf dem Flughafengelände und eines Grundstücks von ... sowie schließlich die dortige, von AFS selbst zu finanzierende Errichtung der für ihre Tätigkeit erforderlichen Anlagen gestattet wurde.

- 8 Gemäß Artikel 23 des Vertrages wurde die von AFS zu zahlende Abgabe wie folgt festgesetzt:
 - i) Eine Abgabe zugunsten des Staates (Nutzungsabgabe) wird nicht erhoben.

1 — Nicht wiedergegebene vertrauliche Angaben.

ii) Es wird eine umsatzabhängige Abgabe erhoben (Jahresgesamtumsatz von AFS abzüglich des Umsatzes aus der Lieferung koscherer Gerichte ab Rungis [außerhalb des Flughafengeländes] an Bordverpflegungsunternehmen, die in den Flughafenanlagen von ADP tätig sind. Der Umsatz aus Leistungen, die im Betrieb in Rungis erbracht werden und unmittelbar an andere in den Flughafenanlagen von ADP niedergelassene Kunden [Luftverkehrs- und sonstige Unternehmen] gerichtet sind, bleiben jedoch abgabepflichtig).

iii) Über die genannte Abgabe hinaus leistet der Konzessionär an ADP einen Betrag von ... FRF.

9 ... begann ein neuer Dienstleister, die Orly Air Traiteur (im Folgenden: OAT), auf dem Flughafen Orly Bordverpflegungsdienste zu erbringen. OAT ist eine Tochtergesellschaft, die mehrheitlich der Gruppe Air France gehört, und zwar über deren Tochtergesellschaft Servair, die auch Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen Roissy-CDG erbringt. OAT übernahm schrittweise die Bordverpflegungsdienste, die auf dem Flughafen Orly bis dahin von Air France erbracht worden waren.

10 ... erteilte ADP an OAT eine auf 25 Jahre befristete Konzession, ... mit der OAT gestattet wurde, auf dem Flughafen Orly Bordverpflegungsleistungen zu erbringen und auf dem Gelände dieses Flughafens Immobilien zu nutzen. OAT wurde erlaubt, ein Grundstück von ... in Besitz zu nehmen und dort auf eigene Kosten die erforderlichen Anlagen zu errichten. Nach Artikel 26 des Konzessionsvertrags, der die finanziellen Konditionen regelte, war für jede der beiden Genehmigungen ein gesondertes Entgelt zu leisten, das wie folgt festgelegt war:

— Als Entgelt für die Nutzung des Grundstücks zahlt der Konzessionär an ADP eine Jahresnutzungsabgabe, die der genutzten Fläche von ... entspricht.

— Als Entgelt für die Ausübung der gestatteten Tätigkeit zahlt der Konzessionär an ADP eine Umsatzabgabe, die sich wie folgt zusammensetzt:

i) ... % des Gesamtumsatzes mit dem Staatsunternehmen Air France und den zur Gruppe Air France gehörenden Tochtergesellschaften Air Charter und Air Inter (der Umsatz aus Leistungen, die OAT mit als Konzessionären von ADP zugelassenen Tochter- oder untergeordneten Gesellschaften von Servair erbringt, wird nicht eingerechnet);

ii) ... % des Gesamtumsatzes mit anderen Luftverkehrsunternehmen.

11 Ende 1992 wurde, nachdem OAT auf dem Markt tätig geworden und zwischen ADP und AFS eine Meinungsverschiedenheit über das von AFS zu zahlende Entgelt entstanden war, die von AFS zu entrichtende Abgabe auf ... % gesenkt.

12 AFS teilte ADP am 29. Dezember 1993 mit, sie halte ihren eigenen Abgabensatz und den Abgabensatz, der auf den Umsatz ihrer Konkurrenten auf dem Flughafen Orly erhoben werde, für nicht gleichwertig, und zwar auch nicht bei Berücksichtigung etwaig unterschiedlicher Nutzungsabgaben; diese Abweichung führe zu einem Ungleichgewicht zwischen den Dienstleistern. Demgemäß verlangte AFS eine Anpassung ihres eigenen Abgabensatzes.

- 13 ADP lehnte dies mit der Begründung ab, mit der AFS zuvor gewährten Abgabenermäßigung seien, beziehe man die Grundabgaben mit ein, die von den Konzessionären zu zahlenden Entgelte einander angeglichen worden.
- 14 Am 22. Juni 1995 reichte AFS bei der Kommission eine Beschwerde gegen ADP ein, mit der sie geltend machte, ADP verlange den Bordverpflegungsdiensten diskriminierende Abgaben im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag (jetzt Artikel 82 EG) ab.
- 15 Am 1. Februar 1996 ersuchte die Kommission gemäß Artikel 11 der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages (ABl. 1962, 13, S. 204), ADP um Auskunft darüber, welche Dienstleister ADP auf den Flughäfen Orly und Roissy-CDG zu Bodenabfertigungsdiensten zugelassen habe und welche Abgaben sie zu zahlen hätten. Der Antwort von ADP ist u. a. zu entnehmen, dass zu den umsatz-abgabepflichtigen Diensten die Bordverpflegungsdienste, die Flugzeugreinigung und der Frachtservice zählten.
- 16 Am 4. Dezember 1996 übersandte die Kommission gemäß Artikel 86 EG-Vertrag an ADP eine Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der sie ausführte, dass die von ADP erhobenen Umsatzabgaben je nach Unternehmen auf unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen beruhten, was objektiv nicht gerechtfertigt sei. Gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates (ABl. 1963, 127, S. 2268) konnte ADP hierzu am 16. April 1997 in einer Anhörung mündlich Stellung nehmen.

- 17 Am 11. Juni 1998 erließ die Kommission ihre Entscheidung 98/513/EG in einem Verfahren nach Artikel 86 EG-Vertrag (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (ABl. L 230, S. 10; im Folgenden: angefochtene Entscheidung), die bestimmt:

„Artikel 1

[ADP] hat unter Verstoß gegen Artikel 86 EG-Vertrag ihre beherrschende Stellung als Betreiberin der Pariser Flughäfen missbraucht, indem sie den Dienstleistern oder Flughafennutzern, die in der Bodenabfertigung für Dritte oder in der Selbstabfertigung tätig sind und Bordverpflegungsdienste (einschließlich der Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke an Bord und ihrer Entnahme von Bord), Reinigungsdienste oder Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen Orly und Roissy-Charles de Gaulle anbieten, Umsatzabgaben in unterschiedlicher Höhe abverlangt hat.

Artikel 2

[ADP] hat den in Artikel 1 genannten Verstoß unverzüglich abzustellen und den betroffenen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten binnen zwei Monaten ab Bekanntmachung dieser Entscheidung eine nichtdiskriminierende Abgabenregelung vorzuschlagen.“

Verfahren

- 18 ADP hat mit Klageschrift, die am 7. August 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage auf Nichtigklärung der angefochtenen

Entscheidung erhoben. Am gleichen Tag reichte ADP einen Antrag auf Aussetzung der Durchführung von Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung gemäß Artikel 185 EG-Vertrag (jetzt Artikel 242 EG) ein. Am 21. September 1998 hat ADP diesen Antrag zurückgenommen.

- 19 Mit Beschluss vom 17. Dezember 1998 hat der Präsident der Dritten Kammer AFS zur Unterstützung der Anträge der Beklagten als Streithelferin zugelassen und einem Antrag auf vertrauliche Behandlung bestimmter Angaben in der Klageschrift und Klagebeantwortung gegenüber AFS stattgegeben. Mit Beschluss vom 1. Dezember 1999 ist die vertrauliche Behandlung gegenüber AFS auch für bestimmte Angaben in der Erwiderung und der Gegenerwiderung gewährt worden.

- 20 Das Gericht (Dritte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen. Im Rahmen verfahrensleitender Maßnahmen gemäß Artikel 64 der Verfahrensordnung hat es die Klägerin um Beantwortung bestimmter schriftlicher Fragen ersucht; die Klägerin ist dem fristgerecht nachgekommen.

- 21 Am 15. Mai 2000 hat die Klägerin der Kanzlei des Gerichts per Telefax ein Urteil des Tribunal des conflits de la République française vom 18. Oktober 1999 übermittelt.

- 22 Die Parteien haben in der Sitzung vom 16. Mai 2000 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet. In der Sitzung hat die Klägerin eine Kopie des vorgenannten Urteils des Tribunal des conflits vorgelegt.

Anträge der Parteien

23 ADP beantragt,

— die angefochtene Entscheidung, wonach ADP gegen Artikel 86 EG-Vertrag verstoßen und den Verstoß binnen zwei Monaten ab Bekanntmachung der angefochtenen Entscheidung abzustellen hat, für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

24 Die Beklagte beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— ADP die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

25 AFS beantragt als Streithelferin,

— die Klage abzuweisen;

— ADP die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Begründetheit

- 26 ADP stützt ihre Klage auf sieben Gründe, nämlich erstens einen Verfahrensmangel, zweitens eine Verletzung der Rechte der Verteidigung, drittens einen Verstoß gegen die Begründungspflicht, viertens einen Verstoß gegen Artikel 86 EG-Vertrag, fünftens eine Verletzung von Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag (jetzt Artikel 86 Absatz 2 EG), sechstens einen Verstoß gegen Artikel 222 EG-Vertrag (jetzt Artikel 295 EG) und siebtens einen Ermessensmissbrauch.

1. Zum ersten Klagegrund: Verfahrensmangel

Vorbringen der Beteiligten

- 27 ADP macht geltend, die Verordnung Nr. 17 sei rechtswidrig angewandt worden, da der vorliegende Sachverhalt den Luftverkehr betreffe, der mit der Verordnung (EWG) Nr. 141 des Rates über die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 des Rates auf den Verkehr (ABl. 1962, 124, S. 2751) vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 17 ausgenommen worden sei; die genannte Verordnung Nr. 141 sei inzwischen durch drei sektorbezogene Verordnungen ersetzt worden, darunter die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (ABl. L 374, S. 1).

- 28 Die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass die von den Bodenabfertigungsdiensten gezahlten „Umsatzabgaben den Wettbewerb zwischen ... Luftverkehrsunternehmen beeinträchtigen“ (Randnr. 128) und dass die „Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen Orly und [Roissy-CDG] ... für die reibungslose Durchführung der Flugdienste unverzichtbar“ seien (Randnr. 64).
- 29 Sie habe weiterhin in ihrem am 10. April 1995 vorgelegten Vorschlag für eine Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft festgestellt, dass „die Bodenabfertigung Bestandteil des Luftverkehrssystems“ sei. Die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272, S. 36) sei im Rahmen der Verkehrspolitik auf der Grundlage von Artikel 84 Absatz 2 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 80 Absatz 2 EG) erlassen worden, und nach ihrer vierten Begründungserwägung seien die „Bodenabfertigungsdienste ... für das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrs unerlässlich“.
- 30 In der vorliegenden Rechtssache gehe es somit ausschließlich um Tätigkeiten, die zum Luftverkehrssektor gehörten und deshalb in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87 fielen. So habe der Gerichtshof entschieden, dass der „gesamte Bereich des Verkehrs ... durch die Verordnung Nr. 141, die später durch drei Verordnungen über die Teilbereiche Land-, See- und Luftverkehr ersetzt wurde, vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 17 ausgenommen worden“ sei (Urteil des Gerichtshofes vom 11. März 1997 in der Rechtssache 264/95 P, Kommission/UIC, Slg. 1997, I-1287, Randnr. 44); der Luftverkehrsbereich falle somit unter die Verordnung Nr. 3975/87.
- 31 Die unrechtmäßige Anwendung der Verordnung Nr. 17 sei ein wesentlicher Verfahrensmangel, denn dadurch sei die vorgeschriebene Anhörung eines Aus-

schusses für den Luftverkehr zuständiger Beamter seitens der Kommission gemäß Artikel 8 der Verordnung Nr. 3975/87 unterblieben.

- 32 Für den Fall, dass die Verordnung Nr. 3975/87 im vorliegenden Fall nicht anwendbar sein sollte, macht die Klägerin hilfsweise geltend, dass der Sachverhalt kraft der Verordnung Nr. 141 außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung Nr. 17 liege und dass die Befugnisse der Kommission begrenzt seien durch Artikel 89 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 85 EG), wonach sie auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen Fälle der Zuwiderhandlung untersuche und geeignete Mittel vorschlage, um diese abzustellen. Die angefochtene Entscheidung weise einen wesentlichen Mangel auf, weil die Kommission hier die Beschwerde einer Privatperson untersucht und ADP eine Beendigung des angeblichen Verstoßes binnen zwei Monaten aufgegeben habe, ohne zuvor „geeignete Mittel [vorzuschlagen]“, obwohl sie nach Artikel 89 EG-Vertrag nur zu diesem Vorschlag befugt sei.
- 33 Die Kommission, die durch die Streithelferin unterstützt wird, ist der Auffassung, sie habe die Verordnung Nr. 17 zu Recht angewandt.

Würdigung durch das Gericht

- 34 Die Klägerin rügt in erster Linie, die Kommission hätte die Verordnung Nr. 3975/87 anwenden müssen, nicht aber die Verordnung Nr. 17.
- 35 Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 bestimmt: „Die Verordnung Nr. 17 findet keine Anwendung auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Ver-

haltensweisen im Verkehr, die die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder die Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen oder die Aufteilung der Verkehrsmärkte bezwecken oder bewirken, sowie auf beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt im Sinne des Artikels 86 des Vertrages.“

- 36 Laut der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 rechtfertigen die Besonderheiten des Verkehrs die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 nur auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die unmittelbar die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen.
- 37 Da die Verordnung Nr. 141 im Verhältnis zur Verordnung Nr. 17 Ausnahmeharakter hat, ist ihr Geltungsbereich restriktiv auszulegen. Im Urteil Kommission/UIC (Randnrn. 28 bis 31) hat der Gerichtshof allerdings festgestellt, dass sich aus diesem Gesichtspunkt keine restriktive Auslegung auch der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 175, S. 1) herleiten lässt, da die Kommission eine Kontinuität der gesetzgeberischen Zielsetzung zwischen der Verordnung Nr. 141 und der Verordnung Nr. 1017/68 nicht nachweisen konnte.
- 38 Demgemäß ist hier zu prüfen, ob der in der Verordnung Nr. 141 zum Ausdruck gelangte Wille des Gesetzgebers, die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 auf Tätigkeiten zu beschränken, die unmittelbar Verkehrsleistungen im engeren Sinne betreffen, in der Verordnung Nr. 3975/87 aufrechterhalten wurde oder ob der Gesetzgeber der Ausnahmeregelung der Verordnung Nr. 3975/87 auch mit dem Luftverkehr zusammenhängende oder in Verbindung stehende Tätigkeiten unterstellen wollte.
- 39 Die Verordnung Nr. 141 enthält keine Regelung, wonach der Grundsatz der Nichtanwendung in Artikel 1 für die Bereiche des Luft- und des Seeverkehrs in bestimmter Weise befristet wäre. Im Unterschied zur Lage in den Bereichen des

Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs, für die die Nichtanwendbarkeit der Verordnung Nr. 17 gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 141 in geänderter Fassung nur bis zum 30. Juni 1968, also bis zu einem Zeitpunkt vor Erlass der Verordnung Nr. 1017/68, vorgesehen war, galt die Anordnung der Nichtanwendung gemäß Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 für den Luftverkehr auch noch im Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung Nr. 3975/87, d. h. im Dezember 1987.

- 40 Weiterhin wird in der ersten Begründungserwägung der am gleichen Tag wie die Verordnung Nr. 3975/87 erlassenen Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr (ABl. L 374, S. 9) darauf hingewiesen, dass die Verordnung Nr. 17 die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen regelt, „die sich nicht direkt auf Flugdienste beziehen“.
- 41 Dem Titel der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 „über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen“ ist im Gegensatz zu dem der Verordnung Nr. 1017/68 „über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs“ gleichfalls zu entnehmen, dass zwischen einer bestimmten Tätigkeit und dem Luftverkehr ein unmittelbarer Zusammenhang bestehen muss, damit diese Tätigkeit in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87 fällt.
- 42 Schließlich bestimmt Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3975/87 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 2410/92 des Rates vom 23. Juli 1992 (ABl. L 240, S. 18): „[Die vorliegende Verordnung] gilt nur für den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft.“ Ebenso bezieht sich der durch die Änderungsverordnung (EWG) Nr. 1284/91 des Rates vom 14. Mai 1991 (ABl. L 122, S. 2) eingefügte Artikel 4a der Verordnung Nr. 3975/87 nur auf Praktiken, die „den Fortbestand eines Flugdienstes unmittelbar ... bedrohen“ können.

- 43 Demnach besteht eine Kontinuität der gesetzgeberischen Zielsetzung, wonach die ihrem Charakter nach spezifische Verordnung Nr. 3975/87 nur für Tätigkeiten gelten soll, die unmittelbar Luftverkehrsleistungen betreffen, und Tätigkeiten, die diese Dienstleistungen nicht unmittelbar betreffen, unter die nach ihrer Art allgemeine Verordnung Nr. 17 fallen.
- 44 Die Klägerin ist unstreitig keine Fluggesellschaft und somit kein „Luftfahrtsunternehmen“. Sie fällt deshalb nicht unter die Verordnung Nr. 3975/87, die die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtsunternehmen regelt.
- 45 Die Klägerin erbringt unstreitig auch keine Luftverkehrsleistungen, während die Verordnung Nr. 3975/87 nach ihrem Artikel 1 Absatz 2 „nur für den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft“ gilt.
- 46 Schließlich erbringt die Klägerin auch keine Bodenabfertigungsdienste wie die in der angefochtenen Entscheidung genannten, sondern ist auf einem vorgelagerten Markt, nämlich dem des Betriebs von Flughäfen, tätig. Die angefochtene Entscheidung betrifft die Umsatzabgaben, die die Klägerin von Bodenabfertigungsdiensten als Gegenleistung u. a. für die Bereitstellung der Flughafenanlagen und für Leistungen des Flughafenbetriebs erhebt. Diese Tätigkeit als Betreiberin der Pariser Flughäfen hängt mit dem Luftverkehr nur mittelbar zusammen, denn es handelt sich dabei weder um Luftverkehrsleistungen noch auch nur um Tätigkeiten, die sich unmittelbar auf Luftverkehrsleistungen beziehen.
- 47 Die von der angefochtenen Entscheidung betroffene Tätigkeit des Flughafenbetriebs, die ADP ausübt, fällt daher nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87.

- 48 Dieses Ergebnis wird durch keines der von der Klägerin vorgetragene Argumente in Frage gestellt.
- 49 Was erstens das Argument angeht, die Kommission habe in der angefochtenen Entscheidung, insbesondere in deren Randnummer 134, festgestellt, dass die Abgaben den Wettbewerb zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten und indirekt zwischen den Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft beeinflussten, so ist oben festgestellt worden, dass die Verordnung Nr. 3975/87 nur auf Tätigkeiten anwendbar ist, die den Luftverkehr unmittelbar betreffen. Es werden somit nicht alle Praktiken auf sämtlichen Märkten, die dem Luftverkehrsmarkt vorgelagert sind, von der Verordnung Nr. 3975/87 allein deshalb erfasst, weil sie bestimmte mittelbare Auswirkungen auf den Luftverkehrsmarkt haben könnten. Im vorliegenden Fall sind die Umsatzabgaben nur einer unter verschiedenen Ausgabenposten der Bodenabfertigungsdienste, wie etwa Personal- oder Rohstoffkosten, ebenso wie der Preis ihrer Leistungen nur einer unter mehreren Kostenfaktoren der Luftverkehrsunternehmen ist.
- 50 Was zweitens das Argument anbelangt, die Kommission habe in ihrem Vorschlag für eine Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft hervorgehoben, dass die Bodenabfertigung Bestandteil des Luftverkehrssystems sei, genügt der Hinweis, dass zum einen gerade diese Feststellung in die Richtlinie 96/67 des Rates nicht übernommen wurde und dass zum anderen die angefochtene Entscheidung nicht die Bodenabfertigungsdienste, sondern die von der Klägerin ausgeübte Tätigkeit des Betriebs der Pariser Flughäfen betrifft, die zu einem diesen Diensten vorgelagerten Markt gehört.
- 51 Das hauptsächliche Vorbringen der Klägerin, wonach die Kommission die Verordnung Nr. 3975/85 nicht hätte anwenden dürfen, greift deshalb nicht durch.

- 52 Die Klägerin ist zu Unrecht der Auffassung, dass diese Lösung dem Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache Kommission/UIC widerspreche. In diesem Urteil erachtete der Gerichtshof die Verordnung Nr. 1017/68 für anwendbar, weil die fragliche Vereinbarung „die Festsetzung von Beförderungsentgelten oder auch die Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen“ — also in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 ausdrücklich genannte Tätigkeiten — bezweckte oder bewirkte. Im vorliegenden Fall beschränkt sich die von der angefochtenen Entscheidung betroffene Tätigkeit von ADP dagegen auf den Betrieb der Flughafenanlagen und die Festlegung der Zugangsvoraussetzungen für diese Anlagen. Diese Tätigkeiten schließen keine Luftverkehrsleistungen ein und fallen damit nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87, die nach ihrem Artikel 1 Absatz 2 „nur für den internationalen Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft“ gilt.
- 53 Hilfsweise macht die Klägerin geltend, dass die von der angefochtenen Entscheidung betroffene Tätigkeit, selbst wenn die Verordnung Nr. 3975/87 nicht einschlägig sein sollte, gemäß der Verordnung Nr. 141 nicht unter die Verordnung Nr. 17, sondern unter Artikel 89 EG-Vertrag falle.
- 54 Dieses Hilfsvorbringen ist gleichfalls zurückzuweisen.
- 55 Erstens hat der Gerichtshof im Urteil Kommission/UIC (Randnr. 24) ausgeführt, dass der „gesamte Bereich des Verkehrs ... durch die Verordnung Nr. 141, die später durch drei Verordnungen über die Teilbereiche Land-, See- und Luftverkehr ersetzt wurde“, darunter hinsichtlich des Luftverkehrs durch die Verordnung Nr. 3975/87, „vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 17 ausgenommen worden“ ist. Da die Verordnung Nr. 141 somit für den Bereich des Luftverkehrs durch die Verordnung Nr. 3975/87 ersetzt worden ist, fallen alle Tätigkeiten dieses Bereichs, die nicht im Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87 liegen, notwendig unter die Verordnung Nr. 17 und nicht unter Artikel 89 EG-Vertrag.

- 56 Auch wenn zweitens „der gesamte Bereich des Verkehrs“ vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 17 ausgenommen wurde, ist doch die Verordnung Nr. 17 in der Verordnung Nr. 141, insbesondere laut deren dritter Begründungserwägung, nur für Tätigkeiten, die Luftverkehrsleistungen unmittelbar betreffen, für unanwendbar erklärt worden. Es ist aber bereits festgestellt worden, dass die Tätigkeit, die Gegenstand der angefochtenen Entscheidung ist, nicht unmittelbar Leistungen des Luftverkehrs betrifft.
- 57 Drittens kann, selbst wenn man die in der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 niedergelegte Anforderung eines unmittelbaren Zusammenhangs mit Luftverkehrsleistungen unberücksichtigt ließe, die Festlegung, dass die Verordnung Nr. 17 im Bereich des Verkehrs nicht anwendbar ist, auch bei weiter Auslegung jedenfalls nicht auf die von der angefochtenen Entscheidung betroffene Tätigkeit von ADP bezogen werden, da diese nicht in Luftverkehrsleistungen, sondern in der Festsetzung der Zugangsvoraussetzungen für dem Luftverkehrsmarkt vorgelagerte Tätigkeiten besteht.
- 58 Die Kommission wandte somit zu Recht die Verordnung Nr. 17 an. Der erste Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

2. Zum zweiten Klagegrund: Verletzung der Rechte der Verteidigung

Vorbringen der Beteiligten

- 59 Die Klägerin macht geltend, in der mündlichen Anhörung vom 16. April 1997 habe die Kommission zur Tragweite ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte, insbesondere von deren Randnummer 80, hinsichtlich der jeweiligen Behandlung der Selbst- und der Drittversorgung kategorisch erklärt, dass die für diese beiden Versorgungsarten erhobenen Abgabensätze nicht gleich hoch zu sein brauchten.

Ausweislich der Randnummern 117 und 122 der angefochtenen Entscheidung sowie einer Pressemitteilung vom 18. Juni 1998 gehe die Kommission jetzt aber davon aus, dass diese Sätze identisch sein müssten. Die Formulierung der Beschwerdepunkte im Verwaltungsverfahren weiche deshalb von der in der angefochtenen Entscheidung ab, wodurch die Verteidigungsrechte des Klägers beeinträchtigt worden seien.

- 60 Die Kommission habe in der Klagebeantwortung nicht bestritten, dass sie in der angefochtenen Entscheidung gefordert habe, dass der Satz für die Abgaben der Gleichen sein müsse. Sie habe vielmehr in Randnummer 197 ihrer Klagebeantwortung ausgeführt, dass „ADP dadurch gegen Artikel 86 EG-Vertrag verstieß, dass sie Bodenabfertigungsdiensten, je nachdem ob sie Selbstversorgung praktizierten oder nicht, für die gleichen Leistungen der Flughafenverwaltung unterschiedliche finanzielle Konditionen auferlegte“.
- 61 Die von der Kommission im gerichtlichen Verfahren vorgeschlagene Unterscheidung zwischen „gleichen Abgabensätzen“ und „gleicher Anwendung der Abgabenregelung“ sei Wortklauberei.
- 62 Die Beklagte bestreitet, dass es einen Widerspruch zwischen der angefochtenen Entscheidung und der Auffassung gebe, die sie in der mündlichen Anhörung vom 16. April 1997 vertreten habe.

Würdigung durch das Gericht

- 63 Nach dem Vorbringen der Klägerin widerspricht die angefochtene Entscheidung nicht der Mitteilung der Beschwerdepunkte, sondern deren Auslegung durch die Kommission in der mündlichen Anhörung vom 16. April 1997. Auch wenn dies

zutrafte, ergäbe sich daraus keine zur Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung führende Verletzung von Verteidigungsrechten. Da die Anhörung nach der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte stattfand, hatte die Klägerin nämlich Gelegenheit, zu den Beschwerdepunkten, an denen in der angefochtenen Entscheidung festgehalten wurde, sachgerecht Stellung zu nehmen.

- 64 Zweitens besteht der von der Klägerin behauptete Widerspruch nicht.
- 65 Anders als die Klägerin meint, werden weder in der Mitteilung der Beschwerdepunkte noch in der angefochtenen Entscheidung gleiche Abgaben für die Selbst- und die Drittversorgung verlangt.
- 66 In der Mitteilung der Beschwerdepunkte heißt es, dass „die Verpflichtungen und die Vergütung von ADP hinsichtlich der Überwachung und Organisation der Versorgungs- oder Selbstversorgungsdienste ausgewogen und ohne Diskriminierung zwischen den betroffenen Unternehmen aufzuteilen“ seien (Randnr. 75), dass „ungerechtfertigte Unterschiede zwischen den Prozentsätzen der Umsatzabgaben den Wettbewerb unter den Drittversorgungsdiensten erheblich“ beeinträchtigten (Randnr. 76), dass „die Vermeidung von Verzerrungen zwischen Dienstleistern oder Nutzern es erforderlich [mache], dass für alle Unternehmen, die auf demselben Flughafen zu derselben Art von Versorgungsleistungen einschließlich der Selbstversorgung zugelassen werden, in gleicher Weise eine nichtdiskriminierende Umsatzabgabenregelung angewandt“ werde (Randnr. 80), dass „ADP im vorliegenden Fall keine Umsatzabgabenregelung [anwende], in der der Satz dieser Abgabe von vornherein festgelegt“, dass „daher die Abgabensätze je nach Dienstleistern oder Nutzern unterschiedlich“ seien, dass „ADP keine objektive Rechtfertigung für diese Ungleichbehandlung“ dargelegt habe (Randnr. 82) und dass „nach alledem die von ADP erhobenen Umsatzabgaben für Versorgungsleistungen diskriminierend“ erschienen (Randnr. 83). Wie aus diesen Auszügen hervorgeht, verlangte die Kommission in der Mitteilung der Beschwerdepunkte nicht gleiche, sondern nur nichtdiskriminierende Abgaben; dabei war klar, dass etwaige Unterschiede zwischen den Dienstleistern gewährten

Konditionen durch objektive und nichtdiskriminierende Gründe gerechtfertigt sein mussten. Die Kommission ließ damit die Möglichkeit unterschiedlicher Abgaben offen, stellte aber für den vorliegenden Fall fest, dass ADP für die festgestellten Unterschiede keine objektive Rechtfertigung dargelegt habe.

- 67 Ebenso weist die Kommission in Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung ADP an, „den ... Verstoß ... abzustellen und den betroffenen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten ... eine nichtdiskriminierende Abgabenregelung vorzuschlagen“. Die Kommission verlangte somit auch in der angefochtenen Entscheidung nicht gleiche, sondern nur nichtdiskriminierende Abgaben.
- 68 Diese eindeutige Fassung des Tenors wird in keiner Weise durch die Randnummern 117 und 122 der angefochtenen Entscheidung in Frage gestellt. Erstens äußerte die Kommission weder in diesen von der Klägerin angeführten Randnummern noch an anderer Stelle in der angefochtenen Entscheidung, dass die Abgaben „gleich“ sein müssten. Zweitens ergibt sich aus den Randnummern 117 und 122 keine Verpflichtung von ADP, sondern sie enthalten nur Feststellungen über die geringe Höhe der für die Selbstversorgung geltenden Sätze und die diesen Dienstleistern daraus erwachsenden Vorteile. Drittens weist die Kommission in Randnummer 120 der angefochtenen Entscheidung darauf hin, dass eine beschränkte Zulassung nur für Tätigkeiten der Selbstversorgung wirtschaftliche Nachteile (Schwierigkeiten der Rentabilisierung der Sachinvestitionen) zur Folge haben könne, was auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Erwägungen etwaige Unterschiede bei den gewährten Konditionen rechtfertigen könne. Damit zog die Kommission die Möglichkeit in Betracht, dass für die Selbst- und die Drittversorgung unterschiedliche Abgaben erhöhen würden. Ebenso wird in Randnummer 121 der angefochtenen Entscheidung erwähnt, dass die Abgaben für Selbstversorgung auf einer anderen Grundlage als dem Umsatz (Zahl der gepflegten Passagiere oder gereinigten Flugzeuge) berechnet werden könnten. Schließlich heißt es unter der Überschrift „Schlussfolgerung bezüglich der Umsatzabgaben“ in Randnummer 124 der angefochtenen Entscheidung, um „Wettbewerbsverzerrungen zwischen Dienstleistern oder Flughafennutzern auszuschließen, [sei] gegenüber sämtlichen Unternehmen einschließlich der in der Selbstabfertigung tätigen Gesellschaften ... eine nichtdiskriminierende Abgabenregelung anzuwenden“.

- 69 Die Kommission bejahte somit sowohl in der Mitteilung der Beschwerdepunkte als auch in der Begründung und im Tenor der angefochtenen Entscheidung die Möglichkeit unterschiedlicher Abgaben, sofern dieser Unterschied durch objektive und nichtdiskriminierende Gründe gerechtfertigt war.
- 70 Die Ausführungen der Kommission in der Anhörung vom 16. April 1997 entsprachen somit dem Inhalt der Mitteilung der Beschwerdepunkte und stehen in Einklang mit der angefochtenen Entscheidung.
- 71 Der Klagegrund ist deshalb zurückzuweisen.

3. Zum dritten Klagegrund: Verstoß gegen die Begründungspflicht

Vorbringen der Parteien

- 72 Die Klägerin macht geltend, die angefochtene Entscheidung genüge nicht den Anforderungen an die Begründungspflicht, denn es verblieben Zweifel über die Art und Tragweite der Verstöße, weil die Entscheidung nicht erkennen lasse, ob die Kommission gleiche Abgaben für die Selbst- und die Drittversorgung verlange. Artikel 2 des Tenors der angefochtenen Entscheidung, wonach ADP eine „nichtdiskriminierende“ Abgabenregelung vorzuschlagen habe, setze zumindest voraus, dass die Kommission die verbotenen Verhaltensweisen klar beschreibe. Wenn die Kommission darzulegen versuche, was sie in der angefochtenen Entscheidung nicht angeordnet habe, gebe sie doch niemals klar und genau an, was sie konkret aufgegeben habe.

- 73 Die Begründung der angefochtenen Entscheidung enthalte mehrere weitere Mängel.
- 74 Obgleich die angefochtene Entscheidung alle Dienstleister oder Nutzer der Abfertigung oder Selbstabfertigung zu betreffen scheine, führe die Kommission in Randnummer 5 aus: „Die Kommission hat im Rahmen dieses Verfahrens die vertraglichen Beziehungen zwischen ADP und anderen Anbietern von Bodendiensten einschließlich Fluggesellschaften, die diese Dienste in eigener Regie durchführen, geprüft. Diese Unternehmen sind von dem Verfahren nicht erfasst, werden jedoch nachstehend erwähnt.“ Die Behauptung, dass diese Unternehmen von dem Verfahren nicht erfasst seien, sei unstimmgig, da die Feststellung des Verstoßes und die Anordnung sie betreffen.
- 75 Weiterhin erkläre die Kommission zunächst, dass sie sich zur Höhe der Nutzungsabgabe nicht zu äußern habe, und führe dann in Widerspruch dazu in Randnummer 127 der angefochtenen Entscheidung aus, dass sie „nichts gegen die Einbeziehung einer nutzungsbezogenen Komponente in die ... Abgabe einzuwenden“ habe.
- 76 Da sich die angefochtene Entscheidung auf die Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen Orly und Roissy-CDG beziehe und ADP die Unterbreitung eines Vorschlags für eine Abgabenregelung aufgabe, lasse die Kommission schließlich im Ungewissen, ob die Abgaben für jeden einzelnen Flughafen oder für die Gesamtheit der Pariser Flughäfen die Gleichen sein müssten.
- 77 Die Beklagte hält die Begründung der angefochtenen Entscheidung für ausreichend.

Würdigung durch das Gericht

- 78 Die Klägerin stützt den Klagegrund eines Verstoßes gegen die Begründungspflicht auf fünf Rügen.
- 79 Erstens beanstandet sie, dass nach der angefochtenen Entscheidung unklar bleibe, ob die Abgaben für die Selbst- und die Drittversorgung die Gleichen sein müssten.
- 80 Wie aus der Prüfung des zweiten Klagegrunds hervorgeht, ist die angefochtene Entscheidung hinsichtlich der Feststellung, dass die von ADP verlangten Abgaben für Bodenabfertigungsdienste nicht diskriminierend sein dürften, ausreichend und ordnungsmäßig begründet. Die Reichweite der APD erteilten Weisung ist nicht zweifelhaft. Die angefochtene Entscheidung enthält nämlich keine Bestimmung, wonach ADP gleiche Abgaben erheben müsste. Verlangt werden nur nicht-diskriminierende Abgaben, wobei vorausgesetzt wird, dass eine unterschiedliche Behandlung der Dienstleister, da die ihnen von ADP angebotenen Leistungen des Flughafenverbetriebs für alle gleich sind, durch objektive und nicht-diskriminierende Gründe gerechtfertigt sein müssen.
- 81 Die Klägerin rügt zweitens, dass die angefochtene Entscheidung keinen Hinweis gebe, was sie konkret zu tun und von welchen Verhaltensweisen sie künftig abzusehen habe.
- 82 Nach ständiger Rechtsprechung muss die Wahrnehmung der Weisungsbefugnis durch die Kommission „der Natur der festgestellten Zuwiderhandlung angepasst sein und kann deshalb sowohl die Anordnung zur Vornahme bestimmter Tätigkeiten oder Leistungen, die unrechtmäßig unterblieben sind, beinhalten als auch das Verbot, bestimmte Tätigkeiten, Praktiken oder Zustände, die dem Vertrag

widersprechen, fortzuführen oder fort dauern zu lassen“ (Urteil des Gerichtshofes vom 6. März 1974 in den verbundenen Rechtssachen 6/73 und 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano und Commercial Solvents/Kommission, Slg. 1974, 223, Randnr. 45); die Weisungsbefugnis ist zudem unter Wahrung der Vertragsfreiheit auszuüben (Urteil des Gerichts vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-24/90, Automec/Kommission, Slg. 1992, II-2223, Randnr. 51).

- 83 Im vorliegenden Fall stellte die Kommission in Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung fest, dass ADP unter Verstoß gegen Artikel 86 EG-Vertrag ihre beherrschende Stellung missbraucht habe, indem sie Bodenabfertigungsdiensten für bestimmte Leistungsarten auf den Pariser Flughäfen Orly und Roissy-CDG Umsatzabgaben in unterschiedlicher Höhe abverlangt habe, und wies ADP in Artikel 2 an, den Verstoß abzustellen und den betroffenen Dienstleistern binnen zwei Monaten ab Bekanntmachung der angefochtenen Entscheidung eine nicht-diskriminierende Abgabenregelung vorzuschlagen. Aus diesen Artikeln ergibt sich eine klare Erfolgsverpflichtung, mit der ADP im Licht der gesamten Entscheidungsbegründung dazu angehalten wird, die diskriminierenden Abgaben der Bodenabfertigungsdienste auf den fraglichen Flughäfen abzuschaffen. Die angefochtene Entscheidung legte damit eine eindeutige Verpflichtung fest, deren Reichweite ADP weder rechtlich noch tatsächlich verkennen konnte und die die Vertragsfreiheit der Beteiligten wahrte. Die Kommission brauchte ADP deshalb nicht vorzuschreiben, mit welchen Mitteln eine Regelung nichtdiskriminierender Umsatzabgaben zu schaffen war.
- 84 Die Klägerin rügt drittens, dass die Begründung der angefochtenen Entscheidung in Randnummer 5 eine Unstimmigkeit aufweise, da die Kommission ihre Vertragsbeziehungen mit anderen Bodenabfertigungsdiensten geprüft, aber gleichzeitig festgestellt habe, dass diese namentlich genannten Dienstleister von der angefochtenen Entscheidung nicht erfasst würden.
- 85 Dieses Vorbringen greift nicht durch. Für eine fundierte tatsächliche und rechtliche Prüfung der Anwendung von Artikel 86 EG-Vertrag auf ADP war die Berücksichtigung der vertraglichen Beziehungen zwischen ADP und den Bodenabfertigungsdiensten auf den Flughäfen Orly und Roissy-CDG unerlässlich. Da die angefochtene Entscheidung überdies Auswirkungen auf die Preise für

Bodenabfertigungsdienste auf den Pariser Flughäfen hat, betrifft sie alle Anbieter oder Nutzer solcher Leistungen. Jedoch war ADP das einzige Unternehmen, gegen das eine Sanktion gemäß Artikel 86 EG-Vertrag in Betracht kam. Die Kommission nahm deshalb zu Recht an, dass die angefochtene Entscheidung zwar die Dienstleister betraf, sie aber nicht „erfasste“, und dass sie somit „interessierte Dritte“ im Sinne von Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 waren. Die Kommission hat deshalb ihre Pflicht zur Begründung der angefochtenen Entscheidung nicht verletzt, indem sie die Geschäftsbeziehungen zwischen ADP und den Bodenabfertigungsdiensten berücksichtigte und prüfte, letztere aber nicht im Tenor der angefochtenen Entscheidung erfasste.

- 86 Viertens rügt die Klägerin einen angeblichen Widerspruch zwischen Randnummer 98, wonach die Kommission „keine Veranlassung [sieht], sich ... zur Höhe der verschiedenen Nutzungsabgaben zu äußern“, und Randnummer 127 der angefochtenen Entscheidung, wo es heißt:

„Die Kommission hat nichts gegen die Einbeziehung einer nutzungsbezogenen Komponente in die von AFS erhobene Abgabe einzuwenden. Dies rechtfertigt allerdings nicht die festgestellten Unterschiede bei den Umsatzabgaben (siehe Randnummer 112 [der angefochtenen Entscheidung]).“

- 87 In Randnummer 127 der angefochtenen Entscheidung nimmt die Kommission keinerlei Bewertung der Höhe der Nutzungsabgabe vor, sondern beurteilt nur, wie sich das Fehlen einer Nutzungsabgabe auf den Gesamtbetrag der von AFS an ADP gezahlten Abgaben auswirkt. Randnummer 127 der angefochtenen Entscheidung verweist nämlich ausdrücklich auf Randnummer 112, wo die Kommission feststellt, dass AFS durch den mit ADP geschlossenen Konzessionsvertrag eine Nutzungsabgabe in Höhe von Null zugute komme und dass die „Mehrbelastung von AFS bei den Umsatzabgaben ... somit deutlich größer [sei], als die etwaige Einbeziehung einer nutzungsbezogenen Komponente in die Jahresum-

satzabgabe von AFS rechtfertigen würde“. Die Randnummer 112 der angefochtenen Entscheidung enthält also keine Bewertung der Nutzungsabgabe. Deshalb besteht auch kein Widerspruch zwischen den Randnummern 127 und 98 der angefochtenen Entscheidung.

- 88 Die Klägerin macht fünftens geltend, dass die angefochtene Entscheidung nicht angebe, ob die Abgaben innerhalb jedes einzelnen Flughafens oder für die Pariser Flughafen insgesamt die Gleichen zu sein hätten.
- 89 Wie oben ausgeführt, ist die angefochtene Entscheidung völlig klar gefasst, indem sie ADP anweist, nicht gleiche Abgaben anzubieten, sondern eine diskriminierenden Abgabenregelung abzuschaffen.
- 90 Aus der angefochtenen Entscheidung, insbesondere aus ihren Randnummern 1, 63 und 71 betreffend den zu berücksichtigenden Markt, geht weiterhin hervor, dass die nichtdiskriminierende Umsatzabgabenregelung für alle von ADP betriebenen internationalen Flughäfen in Paris, d. h. Orly und Roissy-CDG, zu gelten habe.
- 91 Die fünfte Rüge der Klägerin im Rahmen ihres dritten Klagegrunds ist deshalb ebenfalls zurückzuweisen.
- 92 Der Klagegrund eines Begründungsmangels greift demnach nicht durch.

4. Zum vierten Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 86 EG-Vertrag

93 Dieser Klagegrund besteht aus fünf Teilen.

Zum ersten Teil des Klagegrunds, wonach ADP mit der in Frage stehenden Tätigkeit keine Unternehmenstätigkeit im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag ausübe

Vorbringen der Beteiligten

- 94 Die Klägerin rügt, die Kommission habe das Wesen der im vorliegenden Verfahren fraglichen Tätigkeit gänzlich verkannt. Die von der Kommission genannte Tätigkeit von ADP, d. h. ihre Leistungen als Betreiberin der Pariser Flughäfen, bildeten nicht die Gegenleistung für die streitige Abgabe. Die Abgabe werde in ihren beiden Bestandteilen, der fixen und der variablen Komponente, für die ausschließliche Nutzung öffentlicher Sachen geschuldet und nicht als Gegenleistung für die Zulassung der Dienstleister und die Überwachung der Fahrzeug- und Personenbewegungen auf dem Flughafengelände, die eine abgabefreie Polizeitätigkeit sei. Die Organisation des Betriebs in den Flughafenanlagen sei eine Aufgabe der öffentlichen Verwaltung, für die gleichfalls keine Abgabe anfalle.
- 95 Das Unternehmen HRS, ein Bodenabfertigungsdienst auf den Pariser Flughäfen, leiste die Bodenabfertigung der Gesellschaft AOM von einem Standort außerhalb des Flughafengeländes aus und zahle ihr keinerlei Abgabe.
- 96 ADP sei auch kein Unternehmen im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag. Einrichtungen mit Tätigkeit ohne wirtschaftlichen Charakter, wie juristische Perso-

nen des öffentlichen Rechts, die ihre hoheitlichen Befugnisse auszuüben hätten, seien keine Unternehmen (Urteil des Gerichtshofes vom 17. Februar 1993 in den verbundenen Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, Poucet und Pistre, Slg. 1993, I-637; Schlussanträge von Generalanwalt Tesauro vom 10. November 1993 in der Rechtssache C-364/92, SAT Fluggesellschaft, Slg. 1994, I-43, I-45, Nr. 9).

- 97 Die Verwaltung öffentlichen Eigentums sei keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne der Artikel 85 (jetzt Artikel 81 EG) und 86 EG-Vertrag.
- 98 Zum einen nämlich werde diese Tätigkeit gemäß den Vorschriften über das öffentliche Eigentum ausgeübt, die völlig andere als die privatrechtlichen Bestimmungen seien. Da öffentliche Sachen einer öffentlichen Zweckbestimmung gewidmet sein müssten, sei für die Nutzung einer öffentlichen Sache zwingend eine Abgabe zu erheben. Die Verwaltung öffentlichen Eigentums habe auch weder den gleichen Zweck noch den gleichen Charakter wie eine industrielle oder gewerbliche Tätigkeit. Wie Generalanwalt Mischo in seinen Schlussanträgen vom 4. November 1986 in der Rechtssache 118/85 (Kommission/Italien, Slg. 1987, 2609) ausgeführt habe, seien für die Abgrenzung der Begriffe „öffentliche Hand“ und „öffentliches Unternehmen“ die Ausübung hoheitlicher Befugnisse und die Wahrung der allgemeinen Belange des Staates oder anderer öffentlich-rechtlicher Einheiten maßgebend, und die Verwaltung öffentlichen Eigentums bedeute eben gerade die Ausübung hoheitlicher Gewalt. Die Cour d'appel Paris habe soeben (im Urteil Nr. 97/08842 vom 20. Januar 1998, Chambre syndicale nationale de vente et services automatiques) bestätigt, dass die Erfordernisse der Unterzeichnung einer Vereinbarung über die Nutzung öffentlichen Eigentums und der Abgabenzahlung nicht Tätigkeiten der Herstellung, des Vertriebs oder der Dienstleistung im Sinne des französischen Wettbewerbsrechts, sondern Rechtsakten der Verwaltung öffentlichen Eigentums und der Ausübung hoheitlicher Gewalt zuzurechnen seien.
- 99 Hilfsweise macht die Klägerin geltend, dass die Zulassung von Dienstleistern, die Überwachung des Fahrzeugverkehrs und die Organisation des Flughafenbetriebs ihr nicht die Eigenschaft eines Unternehmens verliehen, sondern dass darin ihr Status als Behörde zum Ausdruck komme.

- 100 Die von der Kommission in der Klagebeantwortung angeführten Urteile, die die Einstufung von ADP als Unternehmen stützen sollten, seien nicht einschlägig. Im Entscheidungssachverhalt des Urteils des Gerichtshofes vom 20. März 1985 in der Rechtssache 41/83 (Italien/Kommission, Slg. 1985, 873) sei niemals geltend gemacht worden, dass die Tätigkeit der Gesellschaft British Telecommunications (BT) die Ausübung hoheitlicher Gewalt einschlieÙe, und auÙerdem sei es dort um Fernmeldedienste gegangen, also um eine Tätigkeit ohne Zusammenhang mit der Verwaltung öffentlichen Eigentums. In dem Urteil des Gerichts vom 21. Oktober 1997 in der Rechtssache T-229/94 (Deutsche Bahn/Kommission, Slg. 1997, II-1689) sei die Frage der Art der betroffenen Tätigkeit nicht einmal angesprochen worden. Dieses Urteil betreffe zudem nicht Fragen der Nutzung öffentlichen Eigentums, sondern die Stellung von Lokomotiven und Schienenbeförderungsleistungen. Das Urteil des Gerichtshofes vom 17. Mai 1994 in der Rechtssache C-18/93 (Corsica Ferries, Slg. 1994, I-1783) schließlich betreffe Lotsendienste und somit gleichfalls nicht die Nutzung öffentlichen Eigentums.
- 101 Die Kommission stütze ihre Einstufung von ADP als Unternehmen auch zu Unrecht auf das französische Recht. Gegen die von der Kommission angeführte Entscheidung 98-D-34 des französischen Wettbewerbsrats vom 2. Juni 1998 sei vor der Cour d'appel Paris Berufung eingelegt worden. In der mündlichen Verhandlung hat die Klägerin darauf hingewiesen, dass diese Entscheidung bestätigende Urteil der Cour d'appel Paris vom 23. Februar 1999 vom Tribunal des conflits mit Urteil vom 18. Oktober 1999 aufgehoben worden sei. Das Tribunal des conflits habe in seinem Urteil ausdrücklich festgestellt, dass die Verwaltung öffentlichen Eigentums Ausübung hoheitlicher Gewalt und keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne des französischen Wettbewerbsrechts sei.
- 102 Die Cour d'appel Paris habe in ihrem Urteil vom 20. Januar 1998 ausdrücklich festgestellt, dass eine Entscheidung über die Nutzung öffentlichen Eigentums und deren Modalitäten wie die Entrichtung einer Abgabe nicht in den Bereich von Dienstleistungen falle, für die das französische Wettbewerbsrecht gelte. Die von der Kommission in ihrer Klagebeantwortung getroffene Unterscheidung zwischen „Verwaltung“ und „Betrieb“ staatseigener Anlagen habe deshalb keine Grundlage.

- 103 Das Tribunal des conflits habe mit Urteil vom 13. Dezember 1976 (Eheleute Zaoui/Aéroport de Paris) ferner entschieden, dass „der Flughafen Paris eine Aufgabe der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt und Anlagen verwaltet, die öffentliche Einrichtungen sind ... diese Anlagen [seien] keine Einrichtungen industrieller und gewerblicher Art“.
- 104 Die vorliegende Rechtssache betreffe somit unstreitig allein die Verwaltung und den Betrieb staatseigener Anlagen durch ADP. Diese Tätigkeit sei Ausübung hoheitlicher Gewalt und diene der Wahrung des öffentlichen Interesses. Die Anlagen von ADP seien keine industriellen und gewerblichen Anlagen.
- 105 Die Beklagte und die Streithelferin sind der Ansicht, dass die in Frage stehende Tätigkeit als Unternehmenstätigkeit im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag anzusehen sei.

Würdigung durch das Gericht

- 106 Die Klägerin macht geltend, sie sei kein Unternehmen im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag. Im Wesentlichen führt sie aus, die Kommission habe das Wesen der fraglichen Tätigkeit verkannt, denn die streitigen Abgaben seien als Gegenleistung für eine ausschließliche Nutzung öffentlichen Eigentums und nicht für ihre Leistungen des Flughafenbetriebs anzusehen. Die Verwaltung öffentlichen Eigentums könne keine wirtschaftliche Tätigkeit sein. Hilfsweise macht die Klägerin geltend, dass die Leistungen des Flughafenbetriebs, die nach Auffassung der Kommission die relevante Tätigkeit bildeten, ihr nicht die Eigenschaft eines Unternehmens verliehen.
- 107 Der Begriff des Unternehmens im gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht umfasst jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer

Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung (z. B. Urteile des Gerichtshofes vom 23. April 1991 in der Rechtssache C-41/90, Höfner und Elser, Slg. 1991, I-1979, Randnr. 21, Poucet und Pistre, Randnr. 17, und vom 18. Juni 1998 in der Rechtssache C-35/96, Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36); eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten (Urteil Kommission/Italien vom 16. Juni 1987, Randnr. 7).

- 108 Die Vertragsbestimmungen über den Wettbewerb sind auch anwendbar auf die Tätigkeit einer Einrichtung, die sich von ihrem Tätigwerden als Hoheitsträger unterscheiden lässt (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 1985 in der Rechtssache 107/84, Kommission/Deutschland, Slg. 1985, 2655, Randnrn. 14 und 15).
- 109 Dass ADP eine öffentliche Einrichtung ist, die dem für die Zivilluftfahrt zuständigen Ministerium untersteht, und im öffentlichen Eigentum stehende Anlagen betreibt, führt deshalb noch nicht zu dem Schluss, dass ADP kein Unternehmen im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag ist.
- 110 Vielmehr ist zunächst zu prüfen, welches die in Frage stehende Tätigkeit ist und ob sie wirtschaftlicher Art ist.
- 111 ADP ist ein im Pariser Handelsregister eingetragenes, finanziell autonomes öffentliches Unternehmen, dessen Tätigkeit den Um- und Ausbau sowie den Betrieb und die Entwicklung sämtlicher ziviler Luftverkehrseinrichtungen in der Pariser Region umfasst, die der Start- und Landehilfe, den Fluglotsendiensten und der Bodenabfertigung von Reisenden, Gütern und Luftpostsendungen dienen (Randnr. 51 der angefochtenen Entscheidung).

112 Es ist zu unterscheiden zwischen der reinen Verwaltungstätigkeit von ADP, darunter die Wahrnehmung polizeilicher Aufgaben, einerseits und der fraglichen Tätigkeit des Betriebs der Pariser Flughäfen, die durch umsatzabhängige Abgaben vergütet wird.

113 In der angefochtenen Entscheidung beanstandet die Kommission nur die Umsatzabgaben und definiert den Markt als den der Leistungen des Flughafenbetriebs, da die Umsatzabgaben die Vergütung für diese Leistungen seien. So heißt es in den Randnummern 105 und 106 der angefochtenen Entscheidung:

„Die Kommission betrachtet die variable Umsatzabgabe demzufolge als Zugangsabgabe, mit der die Genehmigung der gewerblichen Tätigkeit auf dem Flughafengelände vergütet werden soll. Sie dient der Bezahlung jener Dienstleistungen der Flughafenleitung, die nicht in der Bereitstellung von Immobilien bestehen, wie Kontrolle und Organisation der Bodenabfertigungsdienste oder die Bereitstellung der gemeinsam von allen Nutzern und Dienstleistern in Anspruch genommenen Einrichtungen. Aufgabe der Flughafenleitung ist es, durch Organisation und Koordination sämtlicher Abläufe in der gemeinsam genutzten Infrastruktur ausreichend Sicherheit und Effizienz zu gewährleisten.“

114 Die Klägerin hebt hervor, dass es nicht zwei verschiedene Abgaben, eine fixe Nutzungsabgabe und eine variable Umsatzabgabe, sondern nur eine Gesamtabgabe gebe, die jedoch eine fixe und eine variable Komponente umfassen könne.

115 Jedenfalls unter dem Blickwinkel des Wettbewerbsrechts ist diese Unterscheidung ohne Bedeutung und rein semantischer Art.

- 116 Weiterhin unterscheiden die von ADP abgeschlossenen Verträge mit AFS einerseits und OAT andererseits bei den von den Bodenabfertigungsdiensten geschuldeten finanziellen Gegenleistungen klar zwischen denen, die für die Nutzung von Immobilien zu erbringen sind, und denen, die die Zulassung zur gewerblichen Tätigkeit vergüten und sich nach dem Umsatz richten. So nimmt Artikel 23 des Vertrages zwischen ADP und AFS Bezug auf eine Nutzungs- und eine Betriebs-erlaubnis und sieht weiter vor, dass eine Nutzungsabgabe nicht erhoben und dass die gewerbliche Abgabe nach dem Umsatz berechnet wird. Ebenso besteht die von OAT nach Artikel 14 des mit ADP geschlossenen Vertrags zu zahlende Abgabe aus einer fixen Komponente, mit der die Nutzung aller oder eines Teils der für die genehmigte Tätigkeit erforderlichen Räume vergütet wird, und einer variablen Komponente, die proportional zur ausgeübten Tätigkeit ist.
- 117 Die Kommission unterschied daher in der angefochtenen Entscheidung zu Recht zwischen der Nutzung von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen auf dem Flughafengelände einerseits, für die der Dienstleister eine Nutzungsabgabe entrichtet, und den Leistungen des Flughafenbetriebs und der Zulassung zu Bodenabfertigungsdiensten andererseits, für die der Dienstleister eine Umsatzabgabe zahlt. Dass der Umsatz aus Cateringleistungen der Bodenabfertigungsdienste für Kunden außerhalb des Flughafens bei der Berechnung der Umsatzabgabe nicht berücksichtigt wurde, bestätigt ebenfalls, dass diese Abgabe die Gegenleistung nicht für die ausschließliche Nutzung öffentlichen Eigentums, sondern, entgegen dem Vorbringen der Klägerin, für die Zulassung zur gewerblichen Tätigkeit auf dem Flughafen und für die von der Klägerin erbrachten Leistungen des Betriebs der Flughafenanlagen ist.
- 118 Die Kommission gelangte deshalb in der angefochtenen Entscheidung zu Recht zu dem Schluss, dass die fraglichen Umsatzabgaben die Gegenleistung für betriebliche Leistungen von ADP und für das Zurverfügungstellen der von den Nutzern und den Bodenabfertigungsdiensten gemeinsam genutzten Flughafenanlagen sind.
- 119 Es ist weiterhin zu prüfen, ob diese Leistungen als Unternehmenstätigkeit im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag anzusehen sind.

- 120 Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Betreiberin der Flughafenanlagen bestimmt ADP die Modalitäten und Bedingungen für die Tätigkeit von Bodenabfertigungsdiensten und erhält hierfür die streitige Abgabe. Diese Tätigkeit von ADP kann nicht als eine polizeiliche Tätigkeit angesehen werden. Dass im nationalen Recht eine besondere polizeirechtliche Regelung für öffentliche Grundstücke besteht, ist keineswegs unvereinbar mit der Ausübung wirtschaftlicher Tätigkeiten auf solchen Grundstücken. Das Zurverfügungstellen von Flughafenanlagen seitens ADP tritt somit zur Erbringung verschiedener wirtschaftlicher Leistungen auf öffentlichem Grund hinzu und ist daher Teil der wirtschaftlichen Tätigkeit von ADP. Selbst wenn es zutrifft, dass die Verträge zwischen ADP und den Dienstleistern nach dem französischen Recht der Nutzungsvereinbarungen für öffentliche Sachen geschlossen wurden, stünde dies nicht den Erwägungen entgegen, auf denen die angefochtene Entscheidung beruht.
- 121 Das Zurverfügungstellen von Flughafenanlagen an Luftfahrtgesellschaften und verschiedene Dienstleister gegen Zahlung einer Abgabe, deren Satz ADP frei festsetzt, ist als eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art anzusehen.
- 122 Die Anlagen der Pariser Flughäfen sind auch ein wesentliches Betriebsmittel in dem Sinne, dass ihre Nutzung für die Erbringung verschiedener Dienstleistungen wie u. a. Bodenabfertigungsdienste unerlässlich ist. Der Betrieb und das Zurverfügungstellen dieser Anlagen für die Erbringung solcher Dienstleistungen ist eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art.
- 123 Dieses Ergebnis wird durch die Rechtsprechung bestätigt. So hat der Gerichtshof in dem Urteil Italien/Kommission (Randnrn. 18 bis 20) entschieden, dass die Tätigkeit von BT, öffentliche Fernmeldeanlagen zu betreiben und sie gegen Zahlung einer Gebühr den Kunden zur Verfügung zu stellen, die Tätigkeit eines Unternehmens ist, für das die Verpflichtungen aus Artikel 86 EWG-Vertrag gelten, und dass die von BT im Rahmen der ihr gesetzlich erteilten Verordnungsermächtigung erlassenen Verordnungen Bestandteil ihrer Unternehmenstätigkeit

sind, da der britische Gesetzgeber den Inhalt dieser Verordnungen nicht näher bestimmt hatte. Ebenso ist dem Urteil Deutsche Bahn/Kommission zu entnehmen, dass die Stellung von Lokomotiven, Schienenbeförderungsdienste und die Zulassung zum Schienennetz als eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art anzusehen sind.

- 124 Kann schließlich eine Tätigkeit durch ein privates Unternehmen ausgeübt werden, so ist dies ein zusätzlicher Anhaltspunkt, der ihre Einstufung als Unternehmens-tätigkeit gestattet (vgl. in diesem Sinn Urteil Höfner und Elser, Randnr. 22). In ihrer Entscheidung 98/190/EG vom 14. Januar 1998 in einem Verfahren nach Artikel 86 EG-Vertrag (IV/34.801 FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG) (ABl. L 72, S. 30) stellte die Kommission insoweit fest, dass die Eigentümerin und Betreiberin des Frankfurter Flughafens, die Flughafen Frankfurt/Main AG, ein nach deutschem Recht errichtetes privates Unternehmen sei.
- 125 Hieraus folgt, dass die fragliche Tätigkeit von ADP eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art ist, die zwar auf öffentlichem Grund ausgeübt wird, aber deshalb keine Ausübung hoheitlicher Gewalt darstellt.
- 126 Diesem Ergebnis steht nicht der von ADP geltend gemachte Umstand entgegen, dass ein Bodenabfertigungsdienst, nämlich HRS, seine Tätigkeit von einem Standort außerhalb des Flughafengeländes aus erbringe, ohne an ADP Abgaben zu zahlen. Auch wenn die Betriebsräume von HRS außerhalb des Flughafengeländes liegen, muss doch das Unternehmen für die Leistung von Bodenabfertigungsdiensten die Flughafenanlagen nutzen, da die Bodenabfertigung definitionsgemäß auf dem Flughafen stattfindet. Die Tätigkeit von HRS müsste deshalb gleichfalls einer Umsatzabgabe unterliegen, und dass es sich nicht so verhält, bildet nur eine zusätzliche Diskriminierung, die zwar in der angefochtenen Entscheidung nicht ausdrücklich beanstandet wird, aber an der Natur der streitigen Umsatzabgabe und der mit ihr vergüteten Leistungen nichts zu ändern vermag.

- 127 Überdies ist darauf hinzuweisen, dass ADP laut den schriftlichen Antworten auf die Fragen des Gerichts in der neuen, vom 1. März 1999 an geltenden Regelung des Zugangs zu Flughafenanlagen die frühere Umsatzabgabe abgeschafft hat und seither eine Abgabe von allen Dienstleistern erhebt, die Zugang zu den Flughafenanlagen besitzen, gleichviel ob sie ein ausschließliches Nutzungsrecht für öffentliche Immobilien besitzen oder nicht.
- 128 Soweit sich ADP weiterhin auf die Beurteilung in der Entscheidung des Tribunal des conflits vom 13. Dezember 1976 stützt, so ist diese Entscheidung zum einen nicht einschlägig, da im dort fraglichen Sachverhalt die Eheleute Zaoui durch einen Unfall geschädigt worden waren, der sich in den Flughafenanlagen ereignet hatte und nicht Unternehmen zurechenbar war, die auf der Grundlage eines Vertrages mit ADP gewerbliche Dienstleistungen erbrachten. Zum anderen genügt insoweit der Hinweis, dass nationale rechtliche Beurteilungen jedenfalls für die Einstufung einer Tätigkeitsart im Rahmen des Gemeinschaftsrechts, insbesondere des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ungeeignet sind.
- 129 Im übrigen kann nach Auffassung des französischen Wettbewerbsrats ADP als ein dem französischen Wettbewerbsrecht unterliegendes Unternehmen und das Zurverfügungstellen von Flughafenanlagen als eine wirtschaftliche Tätigkeit angesehen werden (Entscheidung 98-D-34 vom 2. Juni 1998). Wie dem Urteil des Tribunal des conflits vom 18. Oktober 1999 zu entnehmen ist, wurde die Entscheidung des Wettbewerbsrats vom 2. Juli 1998 nur teilweise aufgehoben. Das Tribunal des conflits gelangte nämlich zu der Ansicht, dass „die Entscheidungen über die Zusammenfassung der Tätigkeiten der Gruppe Air France auf dem Flughafen Orly-West und über die Nichtgenehmigung neuer Flüge der TAT European Airlines ab Orly-West zur Verwaltung öffentlichen Eigentums gehören und die Ausübung hoheitlicher Gewalt“ seien. Dagegen ließen sich die „möglicherweise eine beherrschende Stellung missbrauchenden Praktiken von ADP, die TAT European Airlines zur Nutzung der Bodenabfertigungsdienste dieser öffentlichen Einrichtung anstelle eigenen Personals zu verpflichten, von der Rechtmäßigkeitsprüfung eines Verwaltungsakts trennen“.

- 130 Die Kommission verkannte somit keineswegs die Tragweite und den Inhalt der Verträge zwischen ADP und den verschiedenen Bodenabfertigungsdiensten, sondern kam in der angefochtenen Entscheidung zu Recht zu dem Ergebnis, dass ADP mit der Festsetzung der Umsatzabgaben und der Betriebsbedingungen für die Dienstleister eine Unternehmenstätigkeit im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag ausübte.

Zum zweiten Teil des Klagegrundes, wonach der zu berücksichtigende Markt sowohl nach der Branche als auch geographisch offensichtlich fehlerhaft definiert worden sei

Vorbringen der Parteien

- 131 Die Klägerin wendet sich gegen die Marktdefinition der Kommission, wonach das vorliegende Verfahren „die Verwaltung und den Betrieb der Flughäfen der Pariser Region“ betreffe und die „Flughafenverwaltungsdienste der ADP“ u. a. bestünden in der „Zulassung der Dienstleister, Kontrolle und Organisation der Abläufe auf den gemeinsam genutzten Anlagen und Qualitätskontrolle bei den Abfertigungsdiensten“. Die Klägerin macht geltend, sie erhebe eine Abgabe nur für die ausschließliche Nutzung öffentlichen Eigentums und nicht als Gegenleistung für Leistungen des Flughafenbetriebs. Eine Konzessionsvereinbarung über die Nutzung öffentlichen Eigentums sei nicht unerlässlich für Bodenabfertigungsdienste, was dadurch belegt werde, dass HRS keine Abgabe zahle. Die Kommission habe bei der Definition der Natur des Marktes selbst einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem sie nicht zu der fraglichen Tätigkeit gehörende Tätigkeiten berücksichtigt habe.
- 132 Die Marktdefinition der Kommission sei auch geographisch verfehlt. Schon dass bestimmte Bodenabfertigungsdienste zu einem großen Teil außerhalb des Flughafengeländes erbracht werden könnten, zeige, dass der Markt geographisch nicht auf die Flughafengelände oder die von ADP verwalteten öffentlichen

Grundstücke beschränkt werden dürfe, sondern auch alle Immobilien einschließen müsse, die in der Pariser Region verfügbar seien.

- 133 Die Kommission habe ihre Position zudem geändert, da sie in Randnummer 61 der angefochtenen Entscheidung jede Ersetzbarkeit ausschließe, aber in ihrer Klagebeantwortung deren Bestehen einräume. Die großen Flughäfen auf dem Kontinent seien offensichtlich ersetzbar, so insbesondere im Frachtverkehr. Was Bodenabfertigungsdienste angehe, so seien die Fluggesellschaften nicht auf ihre Versorgung in Paris angewiesen und wählten tatsächlich den Flughafen, der ihnen für die Versorgung mit Lebensmitteln und Getränken die günstigsten Bedingungen biete.
- 134 Die angefochtene Entscheidung sei unstimmgig, da in ihr zum einen ausgeführt werde, dass die Bodenabfertigungsdienste keine andere Wahl als die Nutzung der Pariser Flughäfen hätten, aber zum anderen, dass bestimmte Bodenabfertigungsdienste zu einem großen Teil außerhalb des Flughafengeländes erbracht werden könnten.
- 135 Hilfsweise macht die Klägerin geltend, dass auch die Ausführungen der Kommission, wonach die Pariser Flughäfen nicht mit anderen Flughäfen der Gemeinschaft austauschbar seien, nicht überzeugten. So seien die großen kontinentalen Flughäfen sehr weitgehend ersetzbar hinsichtlich des Frachtverkehrs. Was die Bordverpflegung angehe, so müsse eine Fluggesellschaft sich keinesfalls in Paris versorgen, selbst wenn sie täglich von den Pariser Flughäfen aus fliege.
- 136 Die Beklagte ist der Auffassung, dass der Markt in der angefochtenen Entscheidung fehlerfrei definiert worden sei.

Würdigung durch das Gericht

- 137 Der erste Teil der Argumentation der Klägerin, der sich auf die Marktdefinition der Branche nach bezieht, überschneidet sich mit der Frage nach der Art der Tätigkeiten, für die die Umsatzabgaben entrichtet werden. Wie bei der Prüfung des ersten Teils des Klagegrunds dargelegt wurde, kam die Kommission zu Recht zu dem Ergebnis, dass die fraglichen Umsatzabgaben die Gegenleistung für Flughafenbetriebsleistungen darstellen. Der relevante Markt ist somit der Markt für Leistungen des Betriebs der Pariser Flughäfen. Als Betreiberin dieser Flughäfen ist ADP Anbieterin auf dem relevanten Markt, während die Bodenabfertigungsdienste, die für die Ausübung ihrer Tätigkeit eine Genehmigung von ADP und die Flughafenanlagen benötigen, Nachfrager sind.
- 138 Die Kommission hat zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Situation dem Sachverhalt des Urteils des Gerichtshofes vom 11. November 1996 in der Rechtssache 226/84 (British Leyland/Kommission, Slg. 1986, 3263, Randnr. 5) ähnelt, der das Monopol von British Leyland für die Erteilung von Homologiebescheinigungen als notwendige Voraussetzung für die Zulassung von Fahrzeugen der Marke British Leyland betraf. Dort führte der Gerichtshof aus: „Der relevante Markt [ist] nicht der Kraftfahrzeugmarkt, sondern ein davon abgeleiteter eigener Markt, nämlich derjenige der Dienstleistungen, ohne die faktisch nicht gewährleistet werden kann, dass Händler von der Klägerin hergestellte Fahrzeuge in einem bestimmten Gebiet in den Verkehr bringen können.“ Ebenso ist hier vom Markt des Betriebs der Flughafenanlagen, die für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten unerlässlich sind und zu denen ADP Zugang gewährt, auszugehen, um die beherrschende Stellung von ADP und deren Verhalten im Hinblick auf Artikel 86 EG-Vertrag zu beurteilen.
- 139 Wie oben festgestellt, ändert der Hinweis der Klägerin auf HRS hieran nichts, denn wenn es auch denkbar ist, dass ein Bodenabfertigungsdienst keine Be-

triebsräume auf dem Flughafengelände benötigt, sind diese Dienste doch ihrem Wesen nach beim Landungsaufenthalt der Flugzeuge und damit auf dem Flughafengelände zu erbringen. Unstreitig hat aber kein Unternehmen ohne Genehmigung von ADP Zugang zu dem von ADP verwalteten Flughafengelände und erst recht nicht die Möglichkeit, dort Dienstleistungen zu erbringen.

- 140 Was den geographischen Markt angeht, so kann er definiert werden als das Gebiet, in dem für alle Wirtschaftsteilnehmer Wettbewerbsbedingungen gelten, die hinsichtlich der betroffenen Produkte einander gleichen (Urteil des Gerichts vom 6. Oktober 1994 in der Rechtssache T-83/91, Tetra Pak/Kommission, Slg. 1994, II-755, Randnr. 91).
- 141 Das Vorbringen der Klägerin, es seien sämtliche in der Pariser Region verfügbaren Immobilien zu berücksichtigen, ist angesichts der Definition des hier relevanten Markts der Branche nach ohne jede Grundlage. Es geht hier um die von ADP festgelegten Voraussetzungen des Zugangs zu den Flughafenanlagen, um dort Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, die nur auf dem Flughafengelände und mit Genehmigung von ADP geleistet werden können. Die Immobilien der Pariser Region können nicht berücksichtigt werden, da sie als solche die Erbringung dieser Dienstleistungen nicht ermöglichen.
- 142 Was das Hilfsvorbringen angeht, es seien die anderen großen kontinentalen Flughäfen einzubeziehen, so wurde in der angefochtenen Entscheidung (Randnrn. 59 bis 63) zu Recht festgestellt, dass die die Flughäfen Orly und Roissy-CDG nutzenden Flugdienste für die Mehrheit der Passagiere mit Abflug oder Reiseziel in der Pariser Region oder anderen französischen Regionen nicht mit den auf anderen Flughäfen angebotenen Diensten austauschbar sind und dass der Wettbewerb zwischen Flughäfen nur relevant ist, soweit sie zum Umsteigen mit anderen Zielorten benutzt werden. Nach der von der Beklagten vorgelegten und von der Klägerin nicht bestrittenen Statistik werden der Flughafen Orly nur zu ... % und der Flughafen Roissy-CDG nur zu ... % des Anteils am Gesamtverkehr der Pariser Flughäfen zum Umsteigen benutzt. Unter diesen Umständen ist die Sub-

stituierbarkeit der verschiedenen Flughäfen eindeutig nicht ausreichend, um die Annahme zu rechtfertigen, dass der geographische Markt im vorliegenden Fall außer Orly und Roissy-CDG weitere Flughäfen einschließen müsse.

- 143 Soweit die Klägerin schließlich geltend macht, dass die Luftverkehrsunternehmen mit Abflug- oder Zielort in der Pariser Region nicht die auf den Flughäfen Orly und Roissy-CDG angebotenen Abfertigungsdienste in Anspruch nehmen müssten, hat die Beklagte zu Recht darauf hingewiesen, dass die Wahl eines anderen Flughafens für die Bordverpflegung beschränkt wird durch die Erfordernisse der Frische und Qualität der Lebensmittel, die Lagermöglichkeiten in den Flugzeugen sowie den Umstand, dass eine solche Wahl überhaupt nur für Kurzstreckenflüge in Betracht kommt. Was schließlich den Frachtverkehr angeht, so ist die Klägerin nicht der Feststellung entgegengetreten, dass ein großer Teil der Fracht in den gleichen Flugzeugen wie Passagiere befördert wird und für die Wahl des Flughafens damit in erster Linie die Personenbeförderung maßgebend ist, für die die übrigen Flughäfen nicht substituierbar sind.
- 144 Das Vorbringen, der Markt sei fehlerhaft definiert worden, ist deshalb nicht begründet.

Zum dritten Teil des Klagegrunds, wonach ADP keine beherrschende Stellung gehabt habe

Vorbringen der Beteiligten

- 145 Die Klägerin macht geltend, sie habe keine beherrschende Stellung innegehabt. Sie habe die gleichen Rechte wie jeder beliebige Grundeigentümer über sein

Grundstück. Dass sie Verwalterin öffentlichen Eigentums sei, verschaffe ihr allein noch keine beherrschende Stellung. Selbst wenn der relevante Markt der für Bodenabfertigungsdienste geeigneten Betriebseinrichtungen auf den Flughäfen Orly und Roissy-CDG sei, hätte die Kommission alle Immobilien in der Pariser Region berücksichtigen müssen, die für diese Art von Tätigkeit ebenfalls geeignet seien. Da sich jeder Dienstleister außerhalb des Flughafengeländes niederlassen könne, stehe ADP in voller Konkurrenz zu anderen, staatlichen wie privaten Grundeigentümern.

- 146 Nach Ansicht der Beklagten hat ADP auf dem privaten Markt eine beherrschende Stellung inne.

Würdigung durch das Gericht

- 147 Nach ständiger Rechtsprechung ist eine beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag die wirtschaftliche Machtstellung eines Unternehmens, die es in die Lage versetzt, die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs auf dem relevanten Markt zu verhindern, indem sie ihm die Möglichkeit verschafft, sich seinen Konkurrenten, seinen Kunden und letztlich den Verbrauchern gegenüber in nennenswertem Umfang unabhängig zu verhalten (z. B. Urteile des Gerichtshofes vom 14. Februar 1978 in der Rechtssache 27/76, *United Brands/Kommission*, Slg. 1978, 207, Randnrn. 65 und 66, und des Gerichts vom 12. Dezember 1991 in der Rechtssache T-30/89, *Hilti AG/Kommission*, Slg. 1991, II-1439, Randnr. 90).
- 148 Nach ständiger Rechtsprechung ist die Anwendung von Artikel 86 EG-Vertrag ferner nicht deswegen ausgeschlossen, weil bestimmte Gesetzes- oder Verordnungsvorschriften das Fehlen von Wettbewerb oder dessen Beschränkung be-

günstigen (Urteile des Gerichtshofes vom 3. Oktober 1985 in der Rechtssache 311/84, CBEM, Slg. 1985, 3261, Randnr. 16, und vom 4. Mai 1988 in der Rechtssache 30/87, Bodson, Slg. 1988, 2479, Randnr. 26).

- 149 Da der hier relevante Markt der von Leistungen des Betriebs der Pariser Flughäfen ist, genießt ADP unstreitig eine beherrschende Stellung und sogar ein rechtliches Monopol. Gemäß Artikel L. 251-2 des Gesetzbuches für Zivilluftfahrt hat ADP nämlich das rechtliche Monopol für den Betrieb der fraglichen Flughäfen und darf allein die Ausübung von Bodenabfertigungsdiensten auf diesen Flughäfen genehmigen und die Bedingungen hierfür festlegen.
- 150 ADP besitzt damit eine wirtschaftliche Machtstellung, mit der sie die Aufrechterhaltung wirksamen Wettbewerbs verhindern kann, indem sie ihr eine unabhängige Verhaltensweise ermöglicht (vgl. in diesem Sinne Urteile des Gerichtshofes vom 13. November 1975 in der Rechtssache 26/75, General Motors Continental/Kommission, Slg. 1975, 1367, Randnr. 9, und British Leyland/Kommission).
- 151 Wie oben festgestellt, greift das Argument, es sei eine Berücksichtigung aller Immobilien in der Pariser Region versäumt worden, nicht durch. Die Leistungen des Flughafenbetriebs als hier relevanter Markt betreffen nämlich nur das Flughafengelände, da das monopolistische Leistungsangebot eine notwendige Voraussetzung für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist.
- 152 Schließlich ist davon auszugehen, dass die Flughäfen Orly und Roissy-CDG angesichts ihres Verkehrsvolumens und ihrer Bedeutung im europäischen Flughafennetz einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellen (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 10. Dezember 1991 in der Rechtssache C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Slg. 1991, I-5889, Randnr. 15).

- 153 Der dritte Teil des Klagegrunds eines Verstoßes gegen Artikel 86 EG-Vertrag ist deshalb zurückzuweisen.

Zum vierten Teil des Klagegrunds, wonach das Verhalten von ADP nicht den Tatbestand des Artikels 86 EG-Vertrag erfülle

Vorbringen der Beteiligten

- 154 Nach Auffassung der Klägerin erfüllt ihr Verhalten nicht den Tatbestand des Artikels 86 EG-Vertrag.
- 155 Erstens sei Artikel 86 EG-Vertrag auf sie nicht anwendbar, da in Randnummer 134 der angefochtenen Entscheidung wettbewerbsbeeinträchtigende Auswirkungen der fraglichen Abgaben für Märkte, nämlich die des Luftverkehrs und der Bodenabfertigungsdienste, festgestellt würden, auf denen sie nicht tätig sei (Urteil des Gerichtshofes vom 13. Februar 1979 in der Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche/Kommission, Slg. 1979, 461, Randnr. 91). Die vorliegende Rechtssache habe keine Beziehung zu den Sachverhalten der Urteile Istituto chemioterapico italiano und Commercial Solvents/Kommission sowie CBEM.
- 156 Da die Kommission die wettbewerbsbeeinträchtigenden Auswirkungen des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung auf einem anderen als dem beherrschten Markt untersucht habe, sei das Urteil Corsica Ferries (Randnr. 43) nicht einschlägig, denn der dortige Sachverhalt sei ein ganz anderer. Hingegen ergebe sich aus dem Urteil des Gerichtshofes vom 14. November 1996 in der Rechtssache C-333/94 P (Tetra Pak/Kommission, Slg. 1996, I-5951), dass selbst dann, wenn das Unternehmen auf dem nichtbeherrschten Markt präsent sei — was für ADP nicht zutrefte —, Praktiken mit Auswirkungen nur auf diesem

Markt grundsätzlich nicht unter Artikel 86 EG-Vertrag fielen, es sei denn, es lägen besondere Umstände vor, was hier jedoch nicht nachgewiesen sei.

- 157 Zweitens habe die Kommission zu Unrecht angenommen, dass die Klägerin ihre beherrschende Stellung dazu genutzt habe, diskriminierende Abgaben durchzusetzen. Sie habe nämlich AFS keinerlei Abgaben auferlegt, sondern AFS habe ihr aus freien Stücken einen Vorschlag unterbreitet, den sie nur angenommen habe.
- 158 AFS sei auch nie versprochen worden, dass sie der einzige Bordverpflegungsdienst auf dem Flughafen Orly bleiben werde, sondern der Vertrag sehe für den Fall, dass sich die Qualität der Leistungen verschlechtere, die rasche Hinzuziehung eines oder mehrerer weiterer Konzessionäre vor. AFS sei somit von Anfang an vollständig über alle Bedingungen für ihre Nutzung öffentlichen Eigentums unterrichtet gewesen. Die Behauptung der Beklagten, dass sich die ursprüngliche Lage von AFS in keiner Weise mit der im Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung vergleichen lasse, sei deshalb unverständlich.
- 159 Drittens habe sie sich darum bemüht, die Wettbewerbsstruktur zu wahren, indem sie trotz erheblicher und offensichtlicher Leistungsmängel von AFS (wiederholter Ausfall der Dienstleistungen, Verschleierung des Umsatzes durch AFS), die ohne weiteres eine Kündigung gerechtfertigt hätten, an der Erfüllung des Vertrages mit AFS festgehalten habe. Sie habe AFS außerdem ab Dezember 1992 eine erhebliche Senkung des — von AFS selbst vorgeschlagenen — Abgabensatzes zugestanden, um dem Tätigwerden von OAT auf dem Markt Rechnung zu tragen. Sie habe damit keinerlei Hindernis für den freien Wettbewerb geschaffen.
- 160 Viertens habe sie kein Interesse an der Verfälschung des Wettbewerbs auf den Märkten für Bodenabfertigungsdienste und Luftverkehr, auf denen sie nicht tätig

sei. Angesichts der Liberalisierung des Luftverkehrs in der Europäischen Union gehe ihr Interesse vielmehr dahin, dass die Fluggesellschaften, die die Flughäfen Orly und Roissy-CDG nutzten, umfassende, qualitätvolle und wettbewerbsfähige Bodenabfertigungsdienste vorfänden.

- 161 Nach Auffassung der Beklagten hingegen erfüllt das in der angefochtenen Entscheidung beanstandete Verhalten von ADP den Tatbestand des Artikels 86 EG-Vertrag.

Würdigung durch das Gericht

- 162 Die Klägerin stützt ihre Rüge, ihr Verhalten erfülle nicht den Tatbestand des Artikels 86 EG, im Wesentlichen auf vier Argumente.
- 163 Erstens machte sie geltend, Artikel 86 EG-Vertrag sei auf sie nicht anwendbar, weil sie nicht auf den Märkten tätig sei, für die die Kommission in Randnummer 134 der angefochtenen Entscheidung eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs festgestellt habe. Nach dem Urteil Tetra Pak/Kommission des Gerichtshofes sei Artikel 86 EG-Vertrag in einem solchen Fall nicht anwendbar.
- 164 Dieses Argument entbehrt jeder rechtlichen Grundlage. In dem Urteil Tetra Pak/Kommission vom 14. November 1996 (Randnr. 25) hat der Gerichtshof klar

festgestellt, dass die Urteile *Istituto chemioterapico italiano* und *Commercial Solvents/Kommission* sowie *CBEM* Beispiele für Missbräuche mit Auswirkungen auf anderen Märkten als dem beherrschten sind. Es steht deshalb außer Zweifel, dass der Missbrauch einer beherrschenden Stellung auf einem bestimmten Markt auch wegen seiner Auswirkungen auf einem anderen Markt sanktioniert werden kann. Artikel 86 EG-Vertrag ist, außer bei Vorliegen besonderer Umstände, nur in dem anders liegenden Fall nicht anwendbar, in dem der Missbrauch auf einem anderen Markt als dem beherrschten stattfindet (Urteil *Tetra Pak/Kommission* vom 14. November 1996, Randnr. 27).

- 165 Selbst wenn hier das mit der angefochtenen Entscheidung sanktionierte Verhalten von ADP, nämlich die Erhebung diskriminierender Abgaben, sich auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste und mittelbar auf dem des Luftverkehrs auswirkt, wurde diese Verhaltensweise doch auf dem Markt des Flughafenbetriebs verwirklicht, auf dem ADP ihre beherrschende Stellung innehat. Auch wenn im Übrigen das die Leistung empfangende Unternehmen auf einem anderen Markt als das sie erbringende Unternehmen tätig ist, liegen die Anwendungsvoraussetzungen des Artikels 86 EG-Vertrag vor, wenn sich der Empfänger wegen der beherrschenden Stellung des Leistenden gegenüber diesem in einer Lage wirtschaftlicher Abhängigkeit befindet, ohne dass sie notwendig auf demselben Markt präsent sein müssen. Es genügt, dass die angebotene Leistung für deren Empfänger erforderlich ist, um seine eigene Tätigkeit auszuführen.
- 166 Die Kommission hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der vorliegende Sachverhalt mit dem Sachverhalt des Urteils *Corsica Ferries* vergleichbar ist. Dort war dem Lotsenkorps von Genua, dem der italienische Staat das ausschließliche Recht zur Erbringung der im Genueser Hafen vorgeschriebenen Lotsendienste verliehen hatte, zur Last gelegt worden, seine beherrschende Stellung auf diesem Dienstleistungsmarkt missbraucht zu haben, indem es, obgleich nicht selbst auf dem Schifffahrtsmarkt präsent, den Seeverkehrsunternehmen, die Beförderungsleistungen zwischen Mitgliedstaaten erbrachten, diskriminierende Tarife auferlegt habe.

- 167 Zweitens trägt die Klägerin vor, sie habe auch deshalb keinen Missbrauch begangen, weil sie nur das Angebot von AFS angenommen und ihr somit nichts einseitig auferlegt habe.
- 168 Insoweit genügt der Hinweis, dass die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung nach der Lage im Zeitpunkt ihres Erlasses und nicht für den Zeitpunkt zu prüfen ist, in dem AFS einen Vorschlag für die Abgabenzahlung machte. Beim Erlass der angefochtenen Entscheidung war die Lage jedoch eine grundsätzlich andere als zum Zeitpunkt des Angebots von AFS, da auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste Wettbewerber hinzugekommen waren.
- 169 Der Missbrauch durch die Erhebung diskriminierender Abgaben konnte im Übrigen definitionsgemäß erst stattfinden, nachdem ein Wettbewerber von AFS, nämlich OAT, auf dem Markt tätig geworden war. Dass der von AFS geschuldete Abgabensatz auf einen von ihr selbst im Rahmen der Ausschreibung unterbreiteten Vorschlag zurückging, kann allein auch nicht genügen, um die Abgabe einer Beanstandung gemäß Artikel 86 EG-Vertrag zu entziehen, zumal hier nicht die Abgabenhöhe als solche, sondern ihr diskriminierender Charakter in Frage steht. Als AFS zu der Auffassung gelangte, sie werde diskriminiert, ersuchte sie ADP außerdem, die Diskriminierung zu beseitigen.
- 170 Ferner ist „der Begriff der missbräuchlichen Ausnutzung ... ein objektiver Begriff, [der] die Verhaltensweisen eines Unternehmens in beherrschender Stellung [erfasst], die die Struktur eines Marktes beeinflussen können“ (Urteil Hoffmann-La Roche/Kommission, Randnr. 91). Besitzt ein Unternehmen eine beherrschende Stellung auf einem Markt, so stellt es einen Missbrauch dar, wenn es Käufer — auch auf deren Ersuchen — durch eine Verpflichtung oder das Versprechen bindet, ihren Bedarf vollständig oder zu einem erheblichen Teil bei diesem Unternehmen zu decken. Im gleichen Sinne entschied der Gerichtshof in seinem Urteil vom 21. Februar 1973 in der Rechtssache 6/72 (Europemballage und Continental Can/Kommission, Slg. 1973, 215, Randnrn. 27 und 29), dass „die Verstärkung der Stellung eines Unternehmens ... ohne Rücksicht darauf, mit welchen Mitteln und Verfahren sie erreicht worden ist, missbräuchlich und nach Artikel 86 des Vertrages verboten sein“ kann, und zwar „unabhängig von einem Verschulden“.

- 171 Das Argument, der Abgabensatz sei von AFS vorgeschlagen worden, ist deshalb zurückzuweisen.
- 172 Die Klägerin macht drittens geltend, sie habe sich um die Wahrung des Wettbewerbs bemüht, indem sie trotz Vertragsverletzungen von AFS an der Vertragserfüllung festgehalten und ihr sogar eine Abgabensenkung eingeräumt habe. Viertens macht sie geltend, dass sie an der Verfälschung des Wettbewerbs auf den Märkten für Bodenabfertigungsdienste und Luftverkehr, auf denen sie nicht präsent sei, kein Interesse habe.
- 173 Der Begriff des Missbrauchs ist seinem Inhalt nach objektiv und setzt keine Schädigungsabsicht voraus. Dass ADP kein Interesse an der Verfälschung des Wettbewerbs auf einem Markt hat, auf dem sie nicht präsent ist, oder — die Richtigkeit dieses Vorbringens unterstellt — sogar um die Wahrung des Wettbewerbs bemüht war, ist in jedem Fall unbeachtlich. Im vorliegenden Fall steht nicht das Tätigwerden eines weiteren Dienstleisters auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste in Frage, sondern der Umstand, dass die Kommission die bei Erlass der angefochtenen Entscheidung geltenden Konditionen für die diese Leistungen erbringenden Unternehmen als objektiv diskriminierend erachtete. Die AFS zugestandene Abgabensenkung wurde dabei im Übrigen berücksichtigt, da die Kommission feststellte, dass eine Diskriminierung auf der Grundlage des neuen gesenkten Satzes gegeben sei.
- 174 Die Klägerin kann sich auch nicht auf etwaige Vertragsverletzungen von AFS berufen, um eigene Verstöße gegen eine Bestimmung wie Artikel 86 EG-Vertrag zu rechtfertigen, die zur öffentlichen Ordnung im Bereich der Wirtschaft gehört. Vielmehr ist festzustellen, dass ADP den neuen Bodenabfertigungsdiensten in voller Kenntnis des Sachverhalts Abgaben zubilligte, mit denen für AFS abweichende Tarifkonditionen herbeigeführt wurden.
- 175 Der vierte Teil des Klagegrunds eines Verstoßes gegen Artikel 86 EG-Vertrag ist deshalb zurückzuweisen.

Zum fünften Teil des Klagegrunds, wonach ADP keinen „diskriminierenden Missbrauch“ im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag verwirklicht habe

Vorbringen der Beteiligten

- 176 Die Klägerin meint, sie habe keinen diskriminierenden Missbrauch im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag begangen. Sie erhebt insoweit im Wesentlichen drei Rügen.
- 177 Erstens obliege der Kommission der Nachweis für das Vorliegen einer Diskriminierung (Urteil des Gerichts vom 7. Juli 1994 in der Rechtssache T-43/92, Dunlop Slazenger/Kommission, Slg. 1994, II-441, Randnr. 79). Die Kommission habe aber die Beweislast umgekehrt, indem sie lediglich die Unterschiede zwischen bestimmten variablen Komponenten der fraglichen Abgaben aufgezeigt habe, während sie in Wirklichkeit hätte nachweisen müssen, dass sich die Nutzer des öffentlichen Eigentums in vergleichbarer Lage befunden hätten, um dann daraus zu schließen, dass die unterschiedlichen Abgabensätze objektiv nicht gerechtfertigt seien. Die Kommission behaupte nur, dass sich die Konzessionäre in vergleichbarer Lage befänden, weil ADP ihnen die gleichen „Dienstleistungen“ erbringe, obwohl diese Dienstleistungen nicht die Gegenleistung für die fragliche Abgabe seien. Die Kommission habe damit die unwiderlegliche Vermutung eines Missbrauchs geschaffen, die ADP zwingt, für jeden einzelnen Fall nachzuweisen, dass die Abgaben für die Nutzung des öffentlichen Eigentums gerechtfertigt seien.
- 178 Zweitens habe die Kommission die Tragweite und den Inhalt der fraglichen Verträge verkannt. Die Annahme der Kommission, dass die fixe Abgabekomponente das Zurverfügungstellen von Grundstücken und die variable Komponente Leistungen des Flughafenbetriebs vergüte, sei grob fehlerhaft. Beide Komponenten seien in Wirklichkeit Teile einer Gesamtabgabe und bezögen sich ausschließlich auf die Inbesitznahme und Nutzung öffentlichen Eigentums. Nach keinem Vertrag sei die variable Komponente die Gegenleistung für von ADP erbrachte „Dienstleistungen der Überwachung und Organisation von Boden-

abfertigungsdiensten“. Die Kommission hätte diese Verträge anhand des Rechts der öffentlichen Sachen prüfen müssen.

- 179 Für die Nutzung öffentlichen Eigentums sei eine Abgabe zu entrichten, die einmalig und einheitlich sei, auch wenn sie aus zwei Komponenten bestehen könne. Die Festsetzung der Komponenten des Entgelts hänge in jedem Einzelfall vom Mietwert des Objekts und den dem Konzessionär eingeräumten Vorteilen ab. Die Gesamtabgabe sei die der öffentlichen Einrichtung geschuldete Gegenleistung für die ausschließliche Nutzung öffentlichen Eigentums. Die französische Generaldirektion für Steuern (Direction générale des impôts) führe in den einschlägigen Leitlinien (Serie 9 D, Gebiet B, Immobilien, Titel 1 und 2, Nrn. 30 bis 36) aus: „Artikel R. 56 [des Gesetzbuches für das Eigentum des französischen Staates — Code du domaine de l'État français] verbietet es nicht, eine Abgabe in zwei Komponenten, eine fixe und eine variable, zu unterteilen ... Während das fixe Element die Gegenleistung für das eingeräumte Besitzrecht an dem überlassenen Objekt — unabhängig von der tatsächlichen Inbesitznahme — ist, bezieht sich das zweite Abgabenelement — oder die zweite Komponente der Gesamtabgabe — auf die tatsächliche Nutzung des Objekts, soweit sie in Geld messbare Gewinne oder Vorteile hervorbringt, so dass die Gesamtabgabe den angemessenen Preis für die erbrachte Leistung bildet.“ Es habe voll und ganz diesen Grundsätzen entsprochen, dass sie OAT die Nutzung einer öffentlichen Sache gegen Entrichtung einer Gesamtabgabe gestattet habe, die aus einer variablen Komponente, der „Nutzungsabgabe“, und einer fixen Komponente, der „Umsatzabgabe“, bestanden habe.

- 180 Die Verwaltung könne auch ohne weiteres eine nur aus einem variablen Element bestehende Abgabe erheben, die nach allen dem Konzessionär eingeräumten Vorteilen zu bemessen wäre und für die insbesondere die Höhe des fixen Abgabenelements zu berücksichtigen wäre. Insoweit heiße es in den Leitlinien: „Eine zur Nutzung öffentlichen Eigentums zugelassene Privatperson zieht hieraus einen ausschließlichen Vorteil ... Die Abgabe bildet den Preis für diese Ausnahmerechtigung, sie ist die Gegenleistung für individuelle und besondere Vorteile, die dem Berechtigten zu Lasten der Allgemeinheit eingeräumt werden; diese Vorteile ergeben sich häufig aus der bevorzugten Lage der überlassenen Immobilien und aus ihrer besonderen Eignung für die Tätigkeit, deren Ausübung der Staat gestattet.“ Die variable Komponente sei somit keinesfalls eine Abgabe für „Verwaltungsleistungen“ von ADP, sondern die ADP geschuldete Vergütung für

die Nutzung einer staatseigenen Immobilie wie ein Entgelt an jeden beliebigen Eigentümer.

- 181 Entgegen den Ausführungen in Randnummer 101 der angefochtenen Entscheidung fügten die sich von ADP erhobenen Abgaben in den festen Rahmen des französischen Rechts ein. So seien nach den genannten Leitlinien die Vorteile aus der Nutzung des öffentlichen Eigentums für die variable Abgabenkomponente maßgebend. Diese Nutzung hänge von der Tätigkeit des Dienstleisters ab, der die öffentliche Sache besitze. Angesichts der bevorzugten Lage der staatseigenen Immobilien sei eindeutig, dass dieser Vorteil umso beachtlicher sei, je mehr der Begünstigte diese Güter nutze. Die variable Komponente hänge somit vom Umsatz des Begünstigten als nach den Leitlinien relevantem Beurteilungskriterium ab.
- 182 Die fixe und die variable Komponente der Abgabe seien zwei Elemente eines einzigen realen Vorgangs, nämlich der Erhebung einer einzigen Abgabe für die Nutzung und Bewirtschaftung öffentlichen Eigentums. Die unmittelbare Gegenleistung für diese Abgabe sei das Zurverfügungstellen des öffentlichen Eigentums; hingegen solle die Abgabe nicht die Kosten von „Leistungen des Flughafenbetriebs“ decken.
- 183 Dass die Kommission ihre Prüfung auf die variable Komponente der Abgabe konzentriere und damit die fixe Komponente außer Betracht lasse, stehe einer umfassenden Beurteilung der Lage der Nutzer des öffentlichen Eigentums entgegen. Die Kommission könne deshalb nicht behaupten, dass sie das Bestehen irgendeiner Diskriminierung festgestellt habe, denn dafür hätte sie sämtliche in den Vergleich einzubeziehende Umstände berücksichtigen müssen.
- 184 Drittens macht ADP geltend, dass die Abgaben jedenfalls nicht diskriminierend seien und hinsichtlich jeder Nutzungsgenehmigung für öffentliches Eigentum den jeweiligen Umständen des Falls Rechnung trügen.

a) Zur Selbstversorgung

- 185 Insoweit trägt ADP vor, dass zwischen der Selbst- und der Drittversorgung unbestreitbare tatsächliche und rechtliche Unterschiede bestünden, weshalb beide Versorgungsarten unterschiedlich behandelt werden dürften, ohne dass dies diskriminierend sei.
- 186 Was die tatsächlichen Unterschiede angehe, so müsse ein sich selbst versorgendes Verkehrsunternehmen einen ständigen finanziellen Aufwand leisten, um die Bandbreite von Bodenabfertigungsdiensten, deren es bedarf, aufrechtzuerhalten, und damit Kosten und Risiken tragen, die für ein Unternehmen, das einen Dienstleister in Anspruch nehme, in keinem Fall anfielen.
- 187 Was die rechtlichen Unterschiede anbelange, so enthalte Artikel 7 der Richtlinie 96/67 eine besondere Regelung für die Selbstversorgung, die sich von den Bestimmungen über die Drittversorgung unterscheide. Das Gemeinschaftsrecht behandle überdies konzerninterne Beziehungen, etwa zwischen einem Verkehrsunternehmen und seiner Dienste leistenden Tochtergesellschaft, unterschiedlich. Die Selbstversorgung sei deshalb eine objektiv andere Dienstleistung als die Drittversorgung.
- 188 Dass die Nutzung öffentlichen Eigentums für Selbstversorger wegen der Kosten dieser Versorgungsart nur geringere Vorteile mit sich bringe, sei ein objektiver und relevanter tatsächlicher Unterschied, der eine unterschiedliche Behandlung rechtfertige.
- 189 Da die Selbst- und die Drittversorgung zwei verschiedene Tätigkeiten seien, könne der Abgabensatz für die Selbstversorgung keinesfalls den Wettbewerb zwischen

Dienstleistern auf dem Markt der Drittversorgung beeinträchtigen. AFS habe auch nie den von OAT zu entrichtenden Abgabensatz für die Selbstversorgung, sondern nur den für die Drittversorgung beanstandet. Das Urteil des Gerichtshofes vom 30. April 1974 in der Rechtssache 155/73 (Sacchi, Slg. 1974, 409) und seine Urteile *British Leyland* und *Corsica Ferries* seien nicht einschlägig, da sie die Ungleichbehandlung identischer Tätigkeiten betreffen.

¹⁹⁰ Schließlich gebe es für die Selbstversorgung auf den Pariser Flughäfen keinerlei Beschränkung, da alle Luftverkehrsunternehmen, die hiervon Gebrauch machen wollten, strikt gleich behandelt würden. Die zahlreichen Unternehmen, die diese Möglichkeit nutzten, befänden sich auch in genau der gleichen Lage wie ... *Air France*. Somit gebe es auch auf dem Luftverkehrsmarkt keinerlei Diskriminierung.

b) Zur Drittversorgung

¹⁹¹ Auch hinsichtlich der Drittversorgung gebe es keine Diskriminierung.

¹⁹² Was die angebliche Diskriminierung zwischen OAT und AFS betreffe, sei daran zu erinnern, dass AFS die von ihr zu zahlende Abgabe selbst im Rahmen einer Ausschreibung festgelegt habe und dass ADP auch aus den schweren und offensichtlichen Vertragsverletzungen von AFS keinerlei Konsequenz gezogen und überdies eine Senkung der Abgabe auf einen Satz von ... % akzeptiert habe. Die von AFS und OAT entrichteten Abgaben seien zudem praktisch gleich hoch, wenn man den Umsatz für an Dritte erbrachte Leistungen (externer Umsatz) und das

fixe Element der von OAT gezahlten Abgabe berücksichtige; dies belege folgende Tabelle:

	AFS	OAT
Gesamtumsatz
Externer Umsatz
Abgabe auf den externen Umsatz
Fixe Komponente
Externe Gesamtabgaben
Prozentsatz des externen Umsatzes

- 193 Die Kommission mindere in Wirklichkeit das variable Element der von OAT entrichteten Abgabe, indem sie in Randnummer 111 der angefochtenen Entscheidung von einer externen Gesamtabgabe von ... FRF ausgehe, die in Wirklichkeit ... FRF betrage; die Kommission vergleiche außerdem Unvergleichbares, denn sie beziehe zu Unrecht den Umsatz von OAT aus der Selbstversorgung ein. Bei ihrem angeblich die fixen Komponenten berücksichtigenden Vergleich berücksichtige die Kommission außerdem fehlerhafterweise den absoluten Wert der Abgaben, ohne sie auf die entsprechenden Umsätze zu beziehen, und nenne außerdem zu Unrecht den Betrag von ... FRF, den AFS ursprünglich für den Rückkauf von Räumlichkeiten der CIWL gezahlt habe.
- 194 Was die angebliche Diskriminierung im Frachtverkehr angehe, so betrage der tatsächlich angewandte Satz ... % unabhängig vom Dienstleister, wobei ...
- 195 Auch hinsichtlich der Bordverpflegungsdienste auf dem Flughafen Roissy-CDG und der Reinigungsdienste auf beiden Pariser Flughäfen gebe es keine Diskriminierung, da die Abgaben die Gleichen seien.

- 196 Schließlich habe außer AFS keiner der verschiedenen Bodenabfertigungsdienste eine Beschwerde eingereicht.
- 197 Die zahlreichen Tabellen, die die Kommission mit ihrer Klagebeantwortung eingereicht habe, seien fehlerhaft. Sie bezögen nämlich zu Unrecht den Umsatz aus der Selbstversorgung ein, der jedoch nicht für den Vergleich der von AFS und OAT geschuldeten Abgaben für die Drittversorgung herangezogen werden dürfe. Da AFS keine Selbstversorgung leiste, erscheine es sinnlos, dass der Umsatz von OAT aus dieser Tätigkeit berücksichtigt werde. AFS habe den von OAT geschuldeten Abgabensatz für Selbstversorgung im Übrigen niemals gerügt, und dieser Satz sei ohne jede Relevanz für die Tätigkeit der Drittversorgung, die beide Unternehmen ausübten.
- 198 Die Angaben der Kommission in der Klagebeantwortung, mit der eine die Gruppe Air France bevorzugende Regelung nachgewiesen solle, seien weder in der Mitteilung der Beschwerdepunkte noch in der angefochtenen Entscheidung enthalten.
- 199 Die Kommission und die Streithelferin sind der Auffassung, dass ADP diskriminierende Missbräuche im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag verwirklicht habe.

Würdigung durch das Gericht

- 200 Die Klägerin stützt diesen Teil des Klagegrunds im Wesentlichen auf drei Rügen. Sie macht geltend, dass die Kommission die Beweislast umgekehrt, dass sie die

Tragweite und den Inhalt der Vereinbarungen über die Nutzung öffentlichen Eigentum völlig verkannt und dass sie mit ihrer unzutreffenden Bewertung der Abgaben als diskriminierend einen Beurteilungsfehler begangen habe.

- 201 Was erstens die Rüge der angeblichen Beweislastumkehr angeht, ist daran zu erinnern, dass die Kommission zu Recht zu dem Ergebnis gelangte, dass die fraglichen Umsatzabgaben die Gegenleistung für Leistungen des Flughafenbetriebs und die Zulassung zu Bodenabfertigungsdiensten sind. Wie in Randnummer 120 der angefochtenen Entscheidung dargelegt ist, bietet ADP allen Dienstleistern die gleichen Leitungen an, und sie befinden sich, was den Gegenstand der angefochtenen Entscheidung angeht, ihr gegenüber in der gleichen Lage. Unter diesen Umständen durfte die Kommission aus den unterschiedlichen Sätzen der Abgaben, die ADP von den Dienstleistern erhebt, den Schluss ziehen, das ADP ihnen diskriminierende Abgaben auferlegte, soweit ADP die Ungleichbehandlung nicht mit objektiven Gründen rechtfertigte.
- 202 Selbst wenn im übrigen die Auffassung der Klägerin zuträfe, dass die Abgabe nicht die Gegenleistung für Leistungen des Flughafenbetriebs und die Zulassung zu Bodenabfertigungsdiensten, sondern die der öffentlichen Einrichtung geschuldete Gegenleistung für die ausschließliche Nutzung öffentlichen Eigentums war, durfte die Abgabe doch nicht willkürlich festgesetzt werden. Sie ist grundsätzlich nach objektiven Kriterien zu bemessen, so dass es im Fall von Abweichungen ADP obliegt, die Gründe und die sachliche Berechtigung unterschiedlicher Abgabensätze für die Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen Orly und Roissy-CDG nachzuweisen. Im Übrigen bezieht sich nach den von der Klägerin angeführten Vorschriften die variable Komponente der Gesamtabgabe auf die tatsächliche Nutzung der Immobilie, soweit sie Gewinn abwirft. Wenn aber der Umsatz des Konzessionärs ein geeignetes Kriterium für die Bemessung der variablen Komponente der Gesamtabgabe darstellt, so ist dieses Kriterium von ADP in gleicher Weise auf alle Bodenabfertigungsdienste anzuwenden. Erhebt ADP von diesen Dienstleistungsunternehmen unterschiedliche Abgabensätze, so muss sie nachweisen, dass objektiv unterschiedliche Situationen oder Umstände gegeben waren, die diese Ungleichbehandlung rechtfertigten.

- 203 Die Rüge der angeblichen Beweislastumkehr greift deshalb nicht durch.
- 204 Was zweitens die Rüge betrifft, die Kommission habe die Tragweite und den Inhalt der Verträge zwischen ADP und den Bodenabfertigungsdiensten auf den Pariser Flughäfen verkannt, so wurde sie bereits bei der Prüfung des ersten Teils des vierten Klagegrunds zurückgewiesen (vgl. oben, Randnr. 130).
- 205 Was drittens die Rüge anbelangt, die Abgaben seien nicht diskriminierend, so macht die Klägerin im Wesentlichen geltend, wegen tatsächlicher und rechtlicher Unterschiede sei eine Ungleichbehandlung von Dienstleistern der Drittversorgung und Dienstleistern der Selbstversorgung objektiv gerechtfertigt (a) und es gebe keine Diskriminierung bei der Drittversorgung (b).

a) Zur Selbstversorgung

- 206 Die Kommission hebt zu Recht hervor, dass der vorliegende Rechtsstreit das Verhalten von ADP zum Gegenstand hat und dass demgemäß die Lage der Dienstleister gegenüber ADP und nicht ihre Lage auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste in Frage steht. Beiden Gruppen der Dienstleister erbringt ADP jedoch die gleichen Leistungen.
- 207 Weiterhin muss zwar ein Luftverkehrsunternehmen, das sich für die Selbstversorgung am Boden entscheidet, erhebliche Kosten tragen, aber diese fallen ebenso für Dienstleister der Drittversorgung an, die sie dann in die Preise einbeziehen, die sie einem Luftverkehrsunternehmen für ihre Leistungen berechnen.

- 208 Die angeblichen tatsächlichen Unterschiede sind deshalb unbeachtlich.
- 209 Was die angeblichen rechtlichen Unterschiede anbelangt, so greift das Argument, das Gemeinschaftsrecht gelte nicht für die Beziehungen zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften, nicht durch. Im vorliegenden Fall stehen nämlich nicht Vereinbarungen zwischen Luftverkehrsunternehmen und ihren Tochtergesellschaften über ihre Selbstversorgung in Frage, sondern Missbräuche einer beherrschenden Stellung durch ADP gegenüber ihr vertraglich verbundenen Bodenabfertigungsdiensten.
- 210 Das Vorbringen, wonach eine unterschiedliche Behandlung von Dienstleistern der Drittversorgung und solchen der Selbstversorgung hinsichtlich der Abgaben gerechtfertigt gewesen sei, ist deshalb zurückzuweisen.
- b) Zur Drittversorgung
- Zu AFS und OAT
- 211 Die Argumente, ADP habe nur das Angebot von AFS angenommen, an der Erfüllung des Vertrages mit AFS festgehalten und ihr nach dem Tätigwerden von OAT im März 1992 OAT eine Abgabensenkung auf ... % gewährt, wurden bereits im Rahmen des vierten Teils dieses Klagegrunds zurückgewiesen.
- 212 Auch die von der Klägerin vorgelegte Tabelle, die das Fehlen einer Diskriminierung belegen soll, ist nicht stichhaltig.

- 213 Erstens nämlich kann die fixe Abgabekomponente nicht berücksichtigt werden, da sie die Nutzung öffentlichen Eigentums vergüten soll, die hier nicht in Frage steht. Ferner können die Beträge dieser Komponente jedenfalls nicht abstrakt verglichen werden, sondern sind auf die Fläche, die Qualität und die Lage der den verschiedenen Dienstleistern zur Verfügung gestellten Immobilien zu beziehen. Die Klägerin erwähnt im Übrigen nicht den Betrag von ... FRF, den AFS ursprünglich für den Rückkauf der Räumlichkeiten der CIWL zahlte.
- 214 Zweitens ist entgegen dem Vorbringen der Klägerin der Umsatz aus Leistungen der Selbstversorgung einzubeziehen, da ADP, wie oben festgestellt, an OAT für deren Leistungen der Selbst- und der Drittversorgung die gleichen Flughafen-dienste erbringt.
- 215 Drittens kann nicht dem Argument gefolgt werden, wonach der Abgabensatz für Selbstversorgung den Wettbewerb von Dienstleistern auf dem Markt der Drittversorgung deshalb nicht beeinflussen könne, weil Selbstversorgung eine andere Tätigkeit als Drittversorgung sei. Zunächst nämlich erbringt ADP den Dienstleistern beider Versorgungsarten die gleichen Leistungen. Weiterhin ermöglicht es der für Selbstversorgung erhobene Abgabensatz von ... zu beiden Versorgungsarten zugelassenen Dienstleistern, ihre Investitionen zu amortisieren und damit Leistungen der Drittversorgung zu günstigeren Konditionen anzubieten. Schließlich kann dieser Abgabensatz ... bestimmte Luftverkehrsunternehmen dazu veranlassen, an Stelle der Versorgung durch Dritte die Selbstversorgung zu wählen.
- 216 Folglich sind für die Prüfung, ob die Abgaben diskriminierend sind, beide Versorgungsarten zu berücksichtigen.

- 217 Jedenfalls ergibt sich die Diskriminierung klar aus der Tabelle in Randnummer 19 der angefochtenen Entscheidung, die die Klägerin nicht angezweifelt hat und die zudem auf ihrer eigenen Beantwortung des Auskunftersuchens der Kommission beruht. Danach beträgt der Abgabensatz für OAT ... % für die Selbstversorgung und ... % für die Drittversorgung, während der Abgabensatz für AFS ... % beträgt.
- 218 Schließlich ist auch das Vorbringen der Klägerin zurückzuweisen, es gebe keine Diskriminierung auf dem Luftverkehrsmarkt selbst, weil die Selbstversorgung auf den Pariser Flughäfen keinerlei Beschränkung unterliege. Zum einen würde dies, selbst wenn dieses Vorbringen zutreffend wäre, nichts an der Diskriminierung zwischen Dienstleistern der Drittversorgung und Dienstleistern der Selbstversorgung ändern. Zum anderen ist das Vorbringen aber auch unzutreffend, denn wie in Randnummer 123 der angefochtenen Entscheidung dargelegt wird, haben praktisch nur die großen Fluggesellschaften mit einem erheblichen Verkehrsvolumen auf den Pariser Flughäfen praktisch die Möglichkeit, einen Selbstversorgungsdienst aufzubauen und zu rentabilisieren, während die übrigen Unternehmen auf Fremdversorger angewiesen sind.

— Zum Frachtverkehr

- 219 Die Klägerin meint, es liege keine Diskriminierung vor, da ADP unabhängig vom Dienstleister tatsächlich einen Satz von ... % erhebe. Wenn die Unternehmen ... eine Abgabe entrichteten, so nur, weil sie im Unterschied zu anderen Dienstleistern, die ihre Tätigkeit für alle Unternehmen, die sie anforderten, und von ihren eigenen Geschäftsräumen aus ausübten, lediglich als Zulieferer oder für ... arbeiteten, und zwar in den Betriebsräumen dieser beiden Fluggesellschaften.
- 220 Insoweit ist zunächst ein weiteres Mal darauf hinzuweisen, dass ADP den Abfertigungsdiensten die gleichen Leistungen erbringt und deshalb der ... auferlegte

Abgabensatz nicht gerechtfertigt ist. Zweitens ist der Tabelle in Randnummer 19 der angefochtenen Entscheidung, die auf Angaben der Klägerin zur Beantwortung des Auskunftsersuchens der Kommission beruht, zu entnehmen, dass von Air France ein Satz von ... % sowohl für die Selbst- als auch für die Drittversorgung erhoben wurde. Drittens widerspricht die Behauptung, dass das Tätigwerden nur als Zulieferer einer Fluggesellschaft einen höheren Satz rechtfertige, dem Vorbringen von ADP, wonach der von HRS für ihre Bordverpflegungsdienste erhobene Satz von ... % deshalb gerechtfertigt sei, weil dieses Unternehmen nur als Zulieferer von AOM tätig sei. Viertens befinden sich ... nicht deshalb in einer anderen Lage als Dienstleister mit eigenen Geschäftsräumen, weil sie als Zulieferer in den Räumen von ... tätig sind, denn beide Gesellschaften nutzen keine Gebäude, für die eine Nutzungsabgabe zu entrichten wäre. Fünftens wird das Vorbringen, dass die anderen Dienstleistungsunternehmen Abfertigungsdienste für alle Gesellschaften erbrächten, die sie anforderten, durch die genannte Tabelle widerlegt, wonach sie nur Leistungen der Selbstversorgung erbringen.

- 221 Das Vorbringen im Rahmen des fünften Teils des vierten Klagegrunds ist somit gleichfalls zurückzuweisen. Der Klagegrund greift daher insgesamt nicht durch.

5. Zum fünften Klagegrund: Verstöß gegen Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag

Vorbringen der Parteien

- 222 Die Klägerin trägt hilfsweise vor, gemäß Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag seien die Wettbewerbsregeln auf sie nicht anwendbar, damit sie ihre im allgemeinen Interesse liegende Aufgabe erfüllen könne (Urteil des Gerichtshofes vom 27. April 1994 in der Rechtssache C-393/92, Almelo, Slg. 1994, I-1477, Randnr. 49).

- 223 Nach Artikel L.251-2 des Gesetzbuchs für Zivilluftfahrt obliege ihr der „Um- und Ausbau sowie der Betrieb und die Entwicklung sämtlicher zivilen Luftverkehrseinrichtungen in der Pariser Region, die der Start- und Landehilfe, den Fluglotsendiensten und der Bodenabfertigung von Reisenden, Gütern und Luftpostsendungen dienen, sowie aller angeschlossenen Anlagen“. Sowohl nach dem Urteil des Tribunal des conflits vom 13. Dezember 1976 als auch nach dem Urteil der französischen Cour de cassation vom 13. Januar 1982 (SA Alta u. a./Aéroport de Paris) seien diese Aufgaben als öffentliche Verwaltung einzustufen, und bei ihrer Erfüllung handele es sich um „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse“ im Sinne von Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag.
- 224 Die Auslegung der Kommission, wonach die variable Abgabekomponente nur bestimmte Dienstleistungen vergüte, bewirke eine erhebliche Wertminderung des von ADP verwalteten öffentlichen Eigentums und damit auch ihrer Einkünfte, so dass sie ihre hohen anfallenden Kosten nicht mehr decken könne. Die Vergütung nur der Verwaltungsleistungen, die im Übrigen vage umschrieben blieben, stehe in keinerlei Verhältnis zur Gegenleistung der Nutzung öffentlichen Eigentums.
- 225 Die rechtliche Bewertung der Kommission, die dem Wesen der Abgabe für die Nutzung öffentlichen Eigentums widerspreche, bedeute eine echte Enteignung von ADP, die sie an der Erfüllung ihrer Aufgaben hindere.
- 226 Die Beklagte hält dem entgegen, dass die fraglichen Tätigkeiten nicht notwendig von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse seien und dass die Klägerin nicht nachgewiesen habe, dass die beanstandeten Praktiken tatsächlich für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich seien.

Würdigung durch das Gericht

- 227 Die Ausnahmeregelung in Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag ist restriktiv auszulegen und kann nur unter der doppelten Voraussetzung eingreifen, dass dem fraglichen Unternehmen seitens des Staates die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse übertragen wurde und dass die Anwendung der Vertragsbestimmungen der Erfüllung der besonderen Aufgabe, die dem Unternehmen anvertraut wurde, entgegenstünde; schließlich darf das Interesse der Gemeinschaft nicht beeinträchtigt sein (Urteil *Merci convenzionali porto di Genova*, Randnr. 26).
- 228 Ohne dass entschieden zu werden braucht, ob es sich bei der streitigen Tätigkeit um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse im Sinne von Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag handelt, genügt insoweit die Feststellung, dass die Klägerin jedenfalls nicht nachgewiesen hat, wieso die angefochtene Entscheidung ihr die Erfüllung ihrer Aufgaben der öffentlichen Verwaltung unmöglich macht oder weshalb die Anwendung der Wettbewerbsregeln der Erfüllung dieser Aufgaben entgegenstünde.
- 229 In der angefochtenen Entscheidung untersagt es die Kommission ADP nämlich nicht, für die von ihr angebotenen Dienste Abgaben zu erheben, und gibt nicht einmal deren Höhe vor, sondern verlangt nur, dass ADP den in der Erhebung diskriminierender Umsatzabgaben liegenden Verstoß beendet. ADP kann somit auch weiterhin Abgaben erheben, um gegebenenfalls ihre Aufgabe der Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse zu erfüllen. Wenn ADP zur ordnungsgemäßen Erfüllung ihrer Verwaltungsaufgaben Abgaben erhebt, um ihre Ausgaben für Investitionen zu decken, so erfordert doch ihre Aufgabe in keiner Weise die Erhebung diskriminierender Abgaben voraus. ADP hat auch keine Nachweise im gegenteiligen Sinne beigebracht.
- 230 Der fünfte Klagegrund des Verstoßes gegen Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag ist deshalb zurückzuweisen.

6. Zum sechsten Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 222 EG-Vertrag

Vorbringen der Parteien

- 231 Die Klägerin macht geltend, dass die Kommission, indem sie die fraglichen Abgaben in der angefochtenen Entscheidung auf eine bloße Vergütung von „Leistungen“ des Verwalters öffentlichen Eigentums reduziere, die wirtschaftliche Nutzung dieses Eigentums beeinträchtige.
- 232 Die angefochtene Entscheidung sei außerdem ein äußerst schwerwiegender Eingriff in die von ADP geschlossenen Verträge. Die Position der Kommission zwingt sie, die von AFS erhobene Abgabe, die diese selbst zu einem bestimmten Zeitpunkt aus freien Stücken vorgeschlagen habe, den Abgaben eines neuen Konzessionärs anzugleichen, der sein Angebot zu einem anderen Zeitpunkt und in einem völlig anderen wirtschaftlichen Kontext abgegeben habe. Das Wettbewerbsrecht verlange — unter dem Gesichtspunkt des Diskriminierungsverbots — eine derartige Angleichung keinesfalls im Fall privater Parteien, die bereits vor sehr langer Zeit bestimmte Verträge eingegangen wären. Die Kommission schaffe deshalb eine Diskriminierung zwischen Privateigentum und öffentlichem Eigentum.
- 233 Die Beklagte ist der Auffassung, dass sie gegen Artikel 222 EG-Vertrag nicht verstoßen habe.

Würdigung durch das Gericht

- 234 Gemäß Artikel 222 EG-Vertrag lässt der „Vertrag die Eigentumsordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten unberührt“.

- 235 Nach Auffassung der Klägerin beeinträchtigt die Kommission die wirtschaftliche Nutzung des französischen öffentlichen Eigentums und verstößt damit gegen Artikel 222 EG-Vertrag.
- 236 Ohne dass geprüft zu werden braucht, ob eine Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Nutzung öffentlichen Eigentums die Eigentumsordnung berührt, ist jedenfalls festzustellen, dass die Kommission im vorliegenden Fall öffentliches Eigentum nicht beeinträchtigte.
- 237 In Randnummer 98 der angefochtenen Entscheidung weist die Kommission ausdrücklich darauf hin, dass sie „keine Veranlassung [siehe], sich im Rahmen dieses Verfahrens zur Höhe der verschiedenen Nutzungsabgaben zu äußern“.
- 238 Ebenso weist sie ADP im Tenor der angefochtenen Entscheidung lediglich an, die Erhebung diskriminierender Umsatzabgaben zu beenden, aber untersagt ihr nicht die Abgabenerhebung als solche und legt nicht einmal eine zulässige Höchstabgabe fest.
- 239 Die Kommission hat somit in der angefochtenen Entscheidung das öffentliche Eigentum nicht in bestimmter Weise bewertet, sondern ADP nur die Einhaltung der bindenden Vorschriften von Artikel 86 EG-Vertrag aufgegeben, die sowohl für die Träger der Verwaltung öffentlichen Eigentums als auch für Privateigentümer gelten.
- 240 Der Klagegrund eines Verstoßes gegen Artikel 222 EG-Vertrag ist deshalb nicht begründet.

- 241 Dem steht nicht das Argument entgegen, dass die angefochtene Entscheidung in die von ADP geschlossenen Verträge eingreife. Wegen seines Wesens als Teil der öffentlichen Ordnung ist das Wettbewerbsrecht nämlich gerade darauf gerichtet, seinen Bestimmungen bindende Wirkung zu verleihen und es den Wirtschaftsteilnehmern zu untersagen, davon in ihren Verträgen abzuweichen.

7. Zum siebten Klagegrund: Ermessensmissbrauch

Vorbringen der Parteien

- 242 Die Klägerin führt aus, die Kommission habe einen Ermessensmissbrauch im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag begangen, da mit der angefochtenen Entscheidung in Wirklichkeit bezweckt werde, die für die Nutzung öffentlichen Eigentums im Bereich der Bodenabfertigung erhobenen Abgaben zu harmonisieren.
- 243 Die Kommission erkläre zwar, dass sie die fixe Abgabenkomponente nicht zu beurteilen habe, stelle aber in Randnummer 127 der angefochtenen Entscheidung gleichwohl fest, dass sie „nichts gegen die Einbeziehung einer nutzungsbezogenen Komponente in die von AFS erhobene Abgabe einzuwenden“ habe. Ebenso weise die Kommission in Randnummer 18 der Mitteilung der Beschwerdepunkte ausdrücklich darauf hin, dass die „Praktiken von ADP im Bereich von Umsatzabgaben nicht mit den allgemein üblichen Praktiken auf anderen Flughäfen der Gemeinschaft wie London Heathrow, London Gatwick, Amsterdam-Schiphol und Frankfurt [übereinstimmen]“.
- 244 Die Kommission habe zudem keine Stellungnahme der Dienstleister zu den streitigen Abgaben eingeholt. Dies zeige klar, dass es ihr nicht um die Anwendung

des Wettbewerbsrechts auf einen konkreten Sachverhalt, sondern um die Verfolgung gesetzgeberischer Ziele gegangen sei.

245 Da die Bodenabfertigung auf den Flughäfen unmittelbar zur gemeinsamen Verkehrspolitik gehöre, dürfe die Kommission nicht die Beschwerde von AFS für den Versuch nutzen, die nationalen Rechtsvorschriften über die Vergütung der Nutzung öffentlichen Eigentums zu ändern.

246 Die Beklagte trägt vor, dass sie keinen Ermessensmissbrauch begangen habe.

Würdigung durch das Gericht

247 Nach ständiger Rechtsprechung ist eine Rechtshandlung nur dann ermessensmissbräuchlich, wenn aufgrund objektiver, schlüssiger und übereinstimmender Indizien anzunehmen ist, dass sie ausschließlich oder zumindest vorwiegend zu anderen als den angegebenen Zwecken erlassen worden ist (Urteil des Gerichts vom 16. Juli 1998 in der Rechtssache T-72/97, Proderec/Kommission, Slg. 1998, II-2847, Randnr. 118).

248 Sowohl dem Tenor als auch der Begründung der angefochtenen Entscheidung, die im Übrigen nur die Pariser Flughäfen betrifft, lässt sich entnehmen, dass die Kommission in keiner Hinsicht die Bedingungen für die Festsetzung der Abgaben für die Nutzung öffentlichen Eigentums harmonisierte; vielmehr wollte sie danach lediglich den Missbrauch einer beherrschenden Stellung unterbinden, indem sie ADP die Erhebung diskriminierender Abgaben von verschiedenen Bodenabfertigungsdiensten untersagte. In Randnummer 98 der angefochtenen Ent-

scheidung führt sie zudem aus, dass sie im vorliegenden Verfahren „keine Veranlassung [sehe], sich ... zur Höhe der verschiedenen Nutzungsabgaben zu äußern“. Die angefochtene Entscheidung ist deshalb kein von der Kommission missbräuchlich verwendetes Mittel für den Versuch, die Abgaben für die Nutzung öffentlichen Eigentums zu harmonisieren.

249 Soweit die Klägerin rügt, dass die Kommission keine Stellungnahme der anderen Dienstleister zu den streitigen Abgaben eingeholt habe, ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 die Kommission zur Anhörung Dritter berechtigt, aber nicht verpflichtet. Da die Klägerin keinen Antrag eines Drittunternehmens auf Anhörung benannt hat, kann sie der Kommission nicht die Unterlassung ergänzender Anführungen zur Last legen. Jedenfalls ist die Rüge ungeeignet, den behaupteten Ermessensmissbrauch zu belegen.

250 Der Klagegrund greift somit offensichtlich nicht durch.

251 Nach alledem ist die Klage als unbegründet abzuweisen.

Kosten

252 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerin mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr entsprechend dem Antrag der Kommission und der Streithelferin deren Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin trägt ihre eigenen Kosten und die Kosten der Kommission sowie der Streithelferin Alpha Flight Services.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 12. Dezember 2000.

Der Kanzler

Der Präsident

H. Jung

J. Azizi