

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)  
24 de Outubro de 2002 \*

No processo C-82/01 P,

**Aéroports de Paris**, com sede em Paris (França), representada por H. Calvet, avocat, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrente,

que tem por objecto um recurso de anulação do acórdão proferido pelo Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias (Terceira Secção) em 12 de Dezembro de 2000, **Aéroports de Paris/Comissão** (T-128/98, Colect., p. II-3929),

sendo as outras partes no processo:

**Comissão das Comunidades Europeias**, representada por L. Pignataro, na qualidade de agente, assistida por B. Geneste, avocat, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrida em primeira instância,

\* Língua do processo: francês.

e

Alpha Flight Services SAS, com sede em Paris, representada por L. Marville e A. Denantes, avocats, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

intervenientes em primeira instância,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: C. Gulmann, exercendo funções de presidente da Sexta Secção, V. Skouris, F. Macken, N. Colneric e J. N. Cunha Rodrigues (relator), juízes,

advogado-geral: J. Mischo,  
secretário: R. Grass,

visto o relatório do juiz-relator,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 21 de Fevereiro de 2002,

profere o presente

### Acórdão

- 1 Por petição entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 17 de Fevereiro de 2001, Aéroports de Paris (a seguir «ADP») interpôs, nos termos do artigo 49.º do Estatuto (CE) do Tribunal de Justiça, recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 12 de Dezembro de 2000, Aéroports de Paris/Comissão (T-128/98, Colect., p. II-3929, a seguir «acórdão recorrido»), pelo qual foi negado provimento ao seu recurso de anulação da Decisão 98/513/CE da Comissão, de 11 de Junho de 1998, relativa a um processo de aplicação do artigo 86.º do Tratado CE (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (JO L 230, p. 10, a seguir «decisão impugnada»)

### Os factos na origem do litígio

- 2 Resulta do acórdão recorrido que:

«1 A recorrente, [ADP], é um estabelecimento público de direito francês, dotado de autonomia financeira, que, por força do artigo L. 251.º-2 do code de l'aviation civile (Código da Aviação Civil) francês, está 'encarregado de ordenar, explorar e desenvolver todas as instalações de transporte aéreo civil cujo centro se encontra na região parisiense, com o objectivo de facilitar a chegada e a partida de aviões, orientar a navegação, assegurar o embarque, o

desembarque e o encaminhamento em terra dos passageiros, das mercadorias e do correio transportados por via aérea, bem como todas as instalações anexas’.

- 2 A ADP assegura a exploração dos aeroportos de Orly e de Roissy-Charles-de-Gaulle (a seguir ‘Roissy-CDG’).
- 3 Nos anos 60, os serviços de comissariado aéreo (‘catering’) eram fornecidos, no aeroporto de Orly, por quatro sociedades: Pan Am, TWA, Air France e a Compagnie internationale des wagons-lits (a seguir ‘CIWL’). As três primeiras asseguravam, na realidade, e isto de maneira quase exclusiva no que toca à Air France, a auto-assistência, isto é, o reabastecimento dos seus próprios voos. Na sequência da criação do aeroporto Roissy-CDG nos anos 70, a TWA e a Pan Am transferiram para aí as suas actividades.
- 4 Foi nessa altura que a ACS, filial da Trust House Forte, que se tornou na THF, em cuja posição jurídica se encontra a sociedade Alpha Flight Services (a seguir ‘AFS’), começou a sua actividade de prestador de serviços de comissariado aéreo no aeroporto de Orly.
- 5 Na sequência de um concurso lançado pela ADP em 1988, a AFS foi seleccionada como única empresa para prestar serviços de comissariado aéreo no aeroporto de Orly, além da Air France que assegurava nele a auto-assistência.
- 6 As condições financeiras exigidas pela ADP apenas previam o pagamento periódico de uma taxa calculada na base no volume de negócios do

prestador. Na sua oferta, a AFS propunha uma taxa média sobre o seu volume de negócios de [...] % (variando em [...] %) bem como a construção de um novo edifício e [a compra], por [...] de francos franceses (FRF), dos edifícios da CIWL.

- 7 Em 21 de Maio de 1992, a ADP e a AFS assinaram uma convenção de concessão por um período de 25 anos, com efeitos retroactivos a 1 de Fevereiro de 1990, pela qual a AFS era autorizada a assegurar serviços de comissariado aéreo, no aeroporto de Orly, e a ocupar um conjunto de imóveis sítos no perímetro deste, bem como um terreno de [...], e a construir à sua custa as instalações necessárias à sua actividade.
- 8 Segundo o artigo 23.º da convenção, a taxa devida pela AFS era determinada como se segue:
- i) não é cobrada qualquer taxa de tipo predial;
  - ii) é calculada uma taxa comercial proporcionalmente ao volume de negócios [total anual realizado pela AFS, excluindo o volume de negócios correspondente ao fornecimento de pratos *kosher* a partir de Rungis (exterior ao perímetro do aeroporto) às sociedades que asseguram serviços de comissariado aéreo nas plataformas da ADP. O volume de negócios gerado pelas prestações efectuadas nas instalações de Rungis e fornecidas directamente a qualquer outro cliente instalado nas plataformas da ADP, independentemente de se tratar ou não de companhias aéreas, está sujeito a uma taxa];
  - iii) por último, o operador deve pagar à ADP uma quantia de [...] de FRF além da taxa acima prevista.

9 [...], um novo prestador de serviços, a Orly Air Traiteur (a seguir 'OAT') começou uma actividade de comissariado aéreo no aeroporto de Orly. A OAT é uma filial maioritariamente propriedade do grupo Air France, através da sua filial Servair, que fornece igualmente serviços de assistência em escala no aeroporto Roissy-CDG. A OAT assumiu progressivamente as actividades de comissariado aéreo até então asseguradas pela Air France no aeroporto de Orly.

10 [...], a ADP atribuiu à OAT uma concessão por um período de 25 anos [...], e que incide sobre as autorizações de exploração de serviços de comissariado aéreo no aeroporto de Orly e de ocupação de imóveis situados no perímetro deste. A OAT era, assim, autorizada a ocupar um terreno de [...] e a construir à sua custa as instalações necessárias. O artigo 26.º da convenção de concessão, relativo às condições financeiras, previa uma remuneração distinta para cada uma das duas autorizações nos seguintes termos:

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

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

i) uma taxa de [...] % sobre o volume de negócios total realizado com a companhia nacional Air France e as companhias filiais do Grupo Air France, Air Charter, Air Inter (as prestações realizadas pela OAT com as

filiais ou subfiliais da Servair, titulares de uma autorização de exploração comercial concedida pela ADP, estão excluídas da base do volume de negócios);

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

11 No final de 1992, na sequência da chegada da OAT ao mercado e de um diferendo entre a ADP e a AFS relativo à remuneração devida por esta, o nível da taxa da AFS foi reduzido, passando a [...] %.

12 Em 29 de Dezembro de 1993, a AFS informou a ADP que considerava que o seu nível de taxa e as aplicadas aos volumes de negócios dos seus concorrentes no aeroporto de Orly não eram equivalentes, mesmo após tomada em consideração das eventuais diferenças de encargos de tipo predial, e que essa disparidade introduzia um desequilíbrio entre prestadores. Consequentemente, a AFS pediu o alinhamento dos níveis da taxa.

13 A ADP recusou pelo facto de a diminuição do nível obtida anteriormente pela AFS colocar as taxas dos diferentes concessionários, tendo em conta os encargos de tipo predial, em níveis equivalentes.

14 Em 22 de Junho de 1995, a AFS apresentou à Comissão uma denúncia contra a ADP em virtude de esta impor taxas discriminatórias aos prestadores de serviços de comissariado aéreo em violação do disposto no artigo 86.º do Tratado CE (actual artigo 82.º CE).

- 15 Em 1 de Fevereiro de 1996, a Comissão dirigiu à ADP um pedido de informações a título das disposições do artigo 11.º do Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, Primeiro Regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado (JO 1962, 13, p. 204; EE 08 F1 p. 22), a fim de obter esclarecimentos sobre a identidade dos prestadores de serviços de assistência em escala autorizados pela ADP a exercer a sua actividade no aeroporto de Orly e no de Roissy-CDG e sobre as taxas exigidas a tais prestadores. Resulta, nomeadamente, da resposta da ADP que as categorias de assistência sujeitas a uma taxa sobre o volume de negócios incluem os serviços de comissariado, os serviços de limpeza e os serviços de frete.
- 16 A Comissão dirigiu à ADP uma comunicação de acusações com data de 4 de Dezembro de 1996 a título do artigo 86.º do Tratado, em que considerava que as taxas comerciais aplicadas por esta assentam em regras sobre a base tributável diferentes consoante a identidade das empresas autorizadas, sem que essas diferenças sejam objectivamente justificadas. Em conformidade com o disposto no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 99/63/CEE da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 (JO 1963, 127, p. 2268; EE 08 F1 p. 62), a ADP teve a oportunidade de desenvolver oralmente o seu ponto de vista no decurso de uma audição havida em 16 de Abril de 1997.
- 17 Em 11 de Junho de 1998, a Comissão adoptou a [decisão impugnada] que estabelece:

*‘Artigo 1.º*

A [ADP] cometeu uma infracção ao disposto no artigo 86.º do Tratado CE ao utilizar a sua posição dominante enquanto entidade gestora dos aeroportos parisienses para impor, aos prestadores ou utilizadores que



exercem serviços de assistência ou de auto-assistência em escala relativos ao comissariado aéreo (incluindo as actividades de carregamento no avião ou de descarregamento do avião dos alimentos e das bebidas), à limpeza dos aviões e à assistência frete, taxas comerciais discriminatórias nos aeroportos parisienses de Orly e de Roissy Charles-de-Gaulle.

### *Artigo 2.º*

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

### **O acórdão recorrido**

- 3 Em 7 de Agosto de 1998, a ADP interpôs no Tribunal de Primeira Instância um recurso com vista à anulação da decisão impugnada.
  
- 4 No acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância julgou improcedentes os fundamentos invocados pela ADP baseados, o primeiro, num vício de processo, o segundo, numa violação dos direitos de defesa, o terceiro, numa violação do dever de fundamentação, o quarto, numa violação do artigo 86.º do Tratado, o quinto, numa violação do artigo 90.º, n.º 2, do Tratado CE (actual artigo 86.º, n.º 2, CE), o sexto, numa violação do artigo 222.º do Tratado CE (actual artigo 295.º CE), e, o sétimo, num desvio de poder.

## O recurso

5 A recorrente conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— a título principal:

— anular o acórdão recorrido;

— julgar procedentes os pedidos apresentados pela ADP em primeira instância, ou seja, anular a decisão impugnada;

— condenar a Comissão no pagamento da integralidade das despesas suportadas no quadro do processo no Tribunal de Primeira Instância e do presente recurso;

— condenar a AFS a suportar as suas próprias despesas no quadro do processo no Tribunal de Primeira Instância, bem como, caso apresente alegações no âmbito do presente recurso, a suportar as despesas em que, a esse título, incorrer e as da ADP correspondentes a essa intervenção;

— a título subsidiário:

— anular o acórdão recorrido e remeter o processo a uma secção do Tribunal de Primeira Instância composta por juízes diferentes daqueles que compunham a secção que proferiu o acórdão;

— reservar para final a decisão quanto às despesas e remeter a questão da sua fixação à secção que se pronunciar sobre o processo.

6 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— julgar inadmissível o recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância por violação do artigo 112.º do Regulamento de Processo;

— subsidiariamente, declarar não admissível e, em qualquer caso, não precedentes os segundo, terceiro, quinto e nono fundamentos e declarar improcedentes os primeiro, quarto e décimo fundamentos;

— negar provimento ao recurso;

— condenar a recorrente nas despesas.

7 A AFS conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— negar provimento ao pedido da ADP de anulação da decisão impugnada;

— condenar a ADP na totalidade das despesas do presente processo.

### Quanto à admissibilidade

8 A Comissão sustenta que o recurso é inadmissível na sua totalidade com o fundamento de que a ADP se refere várias vezes a peças que estavam anexas à petição apresentada no Tribunal de Primeira Instância, e não foram anexas ao recurso. Assim, a ADP violou os artigos 112.º e 37.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça.

9 A este respeito, há que recordar que o artigo o artigo 112.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento de Processo define os requisitos a que deve obedecer o recurso. O n.º 1, segundo parágrafo, deste artigo remete, nomeadamente, para o artigo 37.º do mesmo regulamento, que, no seu n.º 1, segundo parágrafo, dispõe que todos os actos processuais devem ser «acompanhados de todos os anexos neles mencionados» e, no n.º 4, que «[o]s actos processuais devem ser acompanhados das peças e documentos em apoio e de uma relação dos mesmos».

- 10 Todavia, nenhuma disposição do Regulamento de Processo impõe a inadmissibilidade do recurso como sanção da inobservância dos requisitos previstos no artigo 37.º, n.ºs 1 e 4, deste regulamento.
- 11 Além disso, não foi apresentado no Tribunal de Justiça qualquer elemento demonstrando que a Comissão ou a AFS sofreram um prejuízo devido à circunstância de as peças para que remete o recurso não lhe terem sido anexadas, uma vez que estas eram conhecidas destas mesmas partes, pois já tinham sido anexadas à petição apresentada no Tribunal de Primeira Instância.
- 12 O vício invocado pela Comissão não é, assim, suficiente para tornar o recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância inadmissível (v., neste sentido, acórdão de 24 de Outubro de 1996, Tremblay e o./Comissão, C-91/95 P, Colect., p. I-5547, n.º 11).
- 13 Por estas razões, não é acolhido o pedido da Comissão com vista a que o Tribunal de Justiça negue provimento ao recurso por ser totalmente inadmissível.

### Quanto ao mérito

*Quanto ao primeiro fundamento, baseado na violação dos Regulamentos n.º 17 e (CEE) n.º 3975/87*

- 14 A ADP sustenta que o Tribunal de Primeira Instância cometeu um erro de direito ao concluir, nos n.ºs 34 a 52 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha decidido correctamente que era o Regulamento n.º 17 e não o Regulamento (CEE)

n.º 3975/87 do Conselho, de 14 de Dezembro de 1987, que estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às empresas do sector dos transportes aéreos (JO L 374, p. 1), que se aplicava ao caso em apreço. Nenhum dos fundamentos do acórdão recorrido permite pôr em causa a subtração do conjunto do sector dos transportes à aplicação do Regulamento n.º 17 e, correlativamente, que este sector seja submetido ao Regulamento n.º 3975/87.

- 15 A ADP baseia este fundamento, em primeiro lugar, no acórdão de 11 de Março de 1997, Comissão/UIC (C-264/95 P, Colect., p. I-1287), no qual, no n.º 44, o Tribunal de Justiça refere que «o conjunto do sector dos transportes» tinha sido subtraído à aplicação do Regulamento n.º 17 pelo Regulamento n.º 141 do Conselho, de 26 de Novembro de 1962, relativo à não aplicação do Regulamento n.º 17 ao sector dos transportes (JO 1962, 124, p. 2751; EE 07 F1 p. 57). Consequentemente, o Regulamento n.º 3975/87, que substituiu o Regulamento n.º 141, devia aplicar-se ao conjunto do sector dos transportes, no qual, incontestavelmente, se insere a actividade da ADP.
- 16 A este respeito, há que recordar que, no n.º 44 do acórdão Comissão/UIC, já referido, o Tribunal de Justiça examinou a questão de saber se uma cláusula que impedia agências de viagens de favorecerem, na sua publicidade, nas suas ofertas ou nos seus conselhos aos clientes, meios de transporte concorrentes dos transportes ferroviários era abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 17 ou do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 175, p. 1; EE 08 F1 p. 106), cujo artigo 1.º prevê, designadamente, os acordos que tenham «por objectivo ou efeito a fixação de preços e condições de transporte, a limitação ou o controlo da oferta de transportes, a repartição dos mercados de transportes». Foi ao concluir que tal cláusula, relativa às modalidades de comercialização dos serviços de transporte pelas agências de viagens, está abrangida pelo Regulamento n.º 1017/68 e não pelo Regulamento n.º 17 que o Tribunal de Justiça declarou que todo o sector dos transportes tinha sido subtraído à aplicação do Regulamento n.º 17 pelo Regulamento n.º 141.
- 17 Assim, não se pode deduzir do n.º 44 do acórdão Comissão/UIC, já referido, que uma actividade de gestão de um aeroporto como a exercida pela ADP se insere necessariamente no sector dos transportes na acepção desse acórdão.

- 18 De resto, a interpretação segundo a qual a actividade exercida pela ADP não está excluída do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 17 pelo Regulamento n.º 141 é confirmada pelo próprio teor deste último regulamento. Assim, por um lado, como observou o Tribunal de Primeira Instância no n.º 56 do acórdão recorrido, o terceiro considerando do Regulamento n.º 141 refere que os aspectos específicos dos transportes só justificam a não aplicação do Regulamento n.º 17 aos acordos, decisões e práticas concertadas que «digam directamente respeito à prestação de serviços de transporte». Por outro lado, o artigo 1.º do Regulamento n.º 141 não exclui a aplicação do Regulamento n.º 17 a não ser em relação aos acordos que tenham «por objectivo ou por efeito a fixação de preços e condições de transporte, a limitação ou o controlo da oferta de transportes ou a repartição dos mercados de transporte».
- 19 Foi, portanto, correctamente que o Tribunal de Primeira Instância, no n.º 52 do acórdão recorrido, não acolheu a argumentação da ADP baseada no acórdão Comissão/UIC, já referido.
- 20 Em segundo lugar, a ADP censura o Tribunal de Primeira Instância de ter procedido a uma análise incorrecta do Regulamento n.º 3975/87 para concluir que este não se aplicava ao caso em apreço.
- 21 A este respeito, importa referir que o Tribunal de Primeira Instância considerou correctamente que o Regulamento n.º 3975/87 só se aplica às actividades que dizem directamente respeito à prestação de serviços de transportes aéreos, de que não fazem parte as actividades exercidas pela ADP.
- 22 Neste contexto, o Tribunal de Primeira Instância remeteu correctamente, no n.º 41 do acórdão recorrido, para o título do Regulamento n.º 3975/87, nos termos do qual este estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às «empresas do sector dos transportes aéreos». A ser verdade, como refere a ADP, que a versão inglesa deste título se refere às «undertakings in the air

transport sector», não há dúvida de que o artigo 1.º, n.º 1, do mesmo regulamento, segundo o qual este último «determina as regras de aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado aos serviços de transportes aéreos», confirma que uma actividade apenas é abrangida pela âmbito de aplicação deste regulamento no caso de estar directamente ligada à prestação de serviços de transportes aéreos. Ora, não é o caso das actividades como as exercidas pela ADP que, tal como é referido no n.º 46 do acórdão recorrido, não consistem em fornecer serviços de assistência em escala, mas em oferecer serviços a empresas que propõem elas próprias os seus serviços de assistência em escala aos transportadores aéreos.

- 23 Contrariamente ao que sustenta a ADP, o artigo 4.º-A, n.º 1, do Regulamento n.º 3975/87, na redacção alterada pelo Regulamento (CEE) n.º 1284/91 do Conselho, de 14 de Maio de 1991 (JO L 122, p. 2), não põe em causa esta conclusão. Com efeito, tal como o n.º 42 do acórdão recorrido refere correctamente, esta disposição visa apenas as práticas susceptíveis de «comprometer directamente a existência de um serviço aéreo», o que supõe a existência de uma ligação directa com a prestação de serviços de transportes aéreos.
- 24 Foi também correctamente que o Tribunal de Primeira Instância referiu, no n.º 40 do acórdão recorrido, que a conclusão segundo a qual o Regulamento n.º 17 é aplicável aos comportamentos que não estão directamente relacionados com a prestação de serviços de transportes aéreos é confirmada pelo primeiro considerando do Regulamento (CEE) n.º 3976/87 do Conselho, de 14 de Dezembro de 1987, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado a certas categorias de acordos e de práticas concertadas no sector dos transportes aéreos (JO L 374, p. 9), segundo o qual o Regulamento n.º 17 fixa as modalidades de aplicação das regras de concorrência aos acordos, decisões e práticas concertadas «que não aqueles directamente relacionados com a prestação de serviços de transporte aéreo».
- 25 Mesmo que o Regulamento n.º 3976/87 respeite à aplicação do artigo 85.º, n.º 3, do Tratado (actual artigo 81.º, n.º 3, CE), relativo a certos acordos, ao passo que a decisão impugnada visa um abuso de posição dominante, não há dúvida de que os Regulamentos n.ºs 3975/87 e 3976/87 foram adoptados no mesmo dia e são relativos à aplicação das regras de concorrência aos serviços dos transportes



aéreos e que nenhum elemento permite concluir que o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 17 difere consoante se trate de acordos abrangidos pelo artigo 85.º, n.º 3, do Tratado ou de abuso de posição dominante.

- 26 Além disso, o Tribunal de Primeira Instância, no n.º 50 do acórdão recorrido, não acolheu o argumento da ADP tirado do facto de, na sua proposta de Directiva 95/C 142/09 relativa ao acesso ao mercado de assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO 1995, C 142, p. 7), a Comissão ter referido que a assistência em escala faz parte integrante do sistema de transporte aéreo. Assim, como Tribunal de Primeira Instância reconheceu, essa apreciação não foi retomada pelo Conselho na Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272, p. 36), e, em qualquer caso, a decisão impugnada não visa os serviços de assistência em escala, mas as actividades de gestor dos aeroportos parisienses da ADP, situadas num mercado a montante dos referidos serviços.
- 27 Resulta das considerações que precedem que o Tribunal de Primeira Instância considerou correctamente que as actividades da ADP, ainda que inseridas no sector dos transportes, não constituem serviços de transportes aéreos na acepção do Regulamento n.º 3975/87.
- 28 Consequentemente, o primeiro fundamento é improcedente.

*Quanto ao segundo fundamento, baseado numa violação pelo Tribunal de Primeira Instância do dever de fundamentação*

- 29 Segundo a ADP, a fundamentação do Tribunal de Primeira Instância contém uma contradição. Por um lado, nos n.ºs 65 a 67 do acórdão recorrido, o Tribunal de

Primeira Instância admitiu que a decisão impugnada não impõe a aplicação de taxas idênticas aos prestadores de serviços de auto-assistência e aos prestadores de serviços de assistência a terceiros, ao passo que, por outro lado, no n.º 206 do mesmo acórdão, o Tribunal de Primeira Instância exigiu uma identidade das taxas impostas a essas duas categorias de prestadores devido à semelhança dos serviços por eles prestados à ADP. Assim, o Tribunal de Primeira Instância violou o dever de fundamentação, o que deve acarretar a anulação do acórdão recorrido.

- 30 A Comissão contesta a admissibilidade deste fundamento porque se limita a reproduzir os segundo e terceiro fundamentos suscitados no Tribunal de Primeira Instância, através dos quais a ADP acusava a Comissão de ter violado a sua obrigação de fundamentação da decisão impugnada na medida em que não teria assumido a mesma posição na comunicação de acusações e nessa decisão.
- 31 De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça (v., designadamente, acórdão de 4 de Julho de 2000, Bergaderm e Goupil/Comissão, C-352/98 P, Colect., p. I-5291, n.º 34), um recurso de uma decisão de primeira instância deve indicar de modo preciso os elementos contestados do acórdão cuja anulação é pedida, bem como os argumentos jurídicos em que se apoia especificamente esse pedido. Ora, tal como resulta do n.º 29 do presente acórdão, é o que acontece no caso em apreço, de forma que o segundo fundamento é admissível.
- 32 Quanto ao mérito, importa referir que, nos n.ºs 65 a 67 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância verificou que, nem na decisão impugnada nem na comunicação de acusações, eram exigidas taxas idênticas para a auto-assistência e a assistência a terceiros e que a Comissão se limitava a exigir que as referidas taxas não fossem discriminatórias.
- 33 Esta verificação não está em contradição com a conclusão, expressa nos n.ºs 206 a 210 do acórdão recorrido, segundo a qual, no caso em apreço, os prestadores de

serviços de assistência a terceiros e os prestadores de serviços de auto-assistência beneficiavam dos mesmos serviços de gestão da ADP e o diferente tratamento tarifário destas duas categorias de prestadores não era justificado.

- 34 Com efeito, tal como resulta dos n.ºs 65 a 67 e 206 a 210 do acórdão recorrido, a afirmação segundo a qual as taxas devem ser fixadas de modo não discriminatório não implica que estas sejam necessariamente idênticas para essas duas categorias de prestadores em questão, mas que qualquer diferença seja objectivamente justificada. Ora, no caso em apreço, no n.º 210 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância concluiu pela inexistência de justificações entre as taxas impostas às duas categorias de prestadores, tendo em conta, designadamente, o facto, referido no n.º 206 do mesmo acórdão, de que os serviços fornecidos pela ADP a essas duas categorias eram os mesmos.
- 35 Uma vez que a fundamentação do acórdão recorrido não contém a contradição alegada pela ADP, o segundo fundamento é improcedente.

*Quanto ao terceiro fundamento, baseado numa violação pelo Tribunal de Primeira Instância do direito de defesa*

- 36 Segundo a ADP, o Tribunal de Primeira Instância violou os seus direitos de defesa na medida em que, no n.º 126 do acórdão recorrido, referiu que a actividade da sociedade HRS, um prestador de serviços de assistência em escala nos aeroportos de Paris, devia ser também submetida ao pagamento de uma taxa comercial e a circunstância de tal não acontecer constituía uma discriminação suplementar, mesmo que esta não seja expressamente posta em causa na decisão impugnada. Assim, o Tribunal de Primeira Instância apurou uma infracção ao direito da concorrência por parte da ADP violando, desta forma, as regras de processo previstas pelo direito comunitário para proceder a esse apuramento, na medida

em que essa acusação não figurava nem na comunicação de acusações nem na decisão impugnada e, portanto, a ADP não estava em condições de se defender em relação a essa acusação.

- 37 A Comissão alega que o fundamento baseado na violação dos direitos de defesa não pode ser suscitado enquanto tal em relação ao Tribunal de Primeira Instância e que, por isso, não deve ser acolhido por manifestamente inadmissível.
- 38 Quanto à admissibilidade do terceiro fundamento, como recorda correctamente a ADP, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça (v., designadamente, acórdão de 9 de Setembro de 1999, Petrides/Comissão, C-64/98 P, Colect., p. I-5187, n.ºs 31 a 34) que o não respeito dos direitos de defesa pelo Tribunal de Primeira Instância pode ser invocado no âmbito de um recurso de uma decisão do Tribunal de Primeira Instância. Este fundamento é, portanto, admissível.
- 39 Quanto ao mérito, importa referir que, nos n.ºs 120 a 124 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância explicou as razões que o levaram a concluir, no n.º 125 do mesmo acórdão, que as actividades da ADP não relevam do exercício de uma missão de poder público e que se tratam de actividades de empresas na acepção do artigo 86.º do Tratado, mesmo que sejam executadas no domínio público.
- 40 No n.º 126 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância acrescentou que a circunstância, referida pela ADP para provar o carácter exclusivamente predial das taxas em causa, de a HRS exercer a sua actividade a partir do exterior do recinto aeroportuário sem pagar taxa à ADP não podia afectar a conclusão constante do n.º 125 deste acórdão, na medida em que a HRS deve, em qualquer caso, utilizar as instalações aeroportuárias, pois a assistência em escala decorre, por definição, no aeroporto. O Tribunal de Primeira Instância pôde correctamente considerar que a dita circunstância não podia alterar a natureza das taxas em causa ou das actividades que elas remuneram.

- 41 A afirmação, constante do n.º 126 do acórdão recorrido, segundo a qual a circunstância de a HRS não pagar taxa constitui uma discriminação suplementar tem um carácter excessivo. Ora, as acusações dirigidas contra fundamentos em excesso de um acórdão do Tribunal de Primeira Instância devem ser rejeitadas à partida, uma vez que aquelas não podem conduzir à sua anulação (v., designadamente, despacho de 25 de Março de 1996, SPO e o./Comissão, C-137/95 P, Colect., p. I-1611, n.º 47).
- 42 Consequentemente, o terceiro fundamento é improcedente.

*Quanto ao quarto fundamento, baseado na falta de resposta a um fundamento suscitado pela ADP*

- 43 Segundo a ADP, a decisão impugnada afirma que o tratamento diferente pela ADP em relação à assistência a terceiros produzia efeitos discriminatórios no mercado do transporte aéreo. A ADP recorda, a este respeito, que, segundo o considerando 123, último período, da decisão impugnada, as companhias aéreas que não exercem auto-assistência «são levadas a recorrer a serviços de assistência a terceiros mais onerosos sofrendo, consequentemente, os efeitos discriminatórios das taxas comerciais aplicadas pela ADP».
- 44 Ora, o Tribunal de Primeira Instância, segundo a ADP, não respondeu ao seu argumento que contesta esta afirmação evidenciando as diferenças entre a situação do transportador que pratica a auto-assistência e o que recorre aos serviços de um terceiro.

45 À partida, importa referir que, contrariamente ao que sustenta a ADP, o Tribunal de Primeira Instância, no n.º 218 do acórdão recorrido, respondeu, nos seguintes termos, à referida argumentação:

«Finalmente, o argumento da recorrente de que não há discriminação no mercado do próprio transporte aéreo uma vez que não existe qualquer limitação nos aeroportos parisienses no que toca à auto-assistência deve ser rejeitado. Por um lado, esse argumento, a supô-lo fundado, não põe em causa a discriminação entre prestadores de assistência a terceiros e prestadores de auto-assistência. Por outro lado, é inexacto na medida em que, tal como se salienta no considerando 123 da decisão [impugnada], só as grandes companhias aéreas que desenvolvem um tráfego importante nos aeroportos de Paris têm, na prática, a possibilidade de desenvolver e de rentabilizar um serviço de auto-assistência, sendo as outras obrigadas a dirigirem-se aos prestadores de assistência a terceiros.»

46 Além disso, como sustenta correctamente a Comissão, este argumento invocado em primeira instância assenta numa premissa errada, na medida em que considera que a decisão impugnada visa uma discriminação entre transportadores aéreos. Com efeito, resulta do artigo 1.º da referida decisão que «[a ADP] cometeu uma infracção ao disposto no artigo 86.º do Tratado CE ao utilizar a sua posição dominante enquanto entidade gestora dos aeroportos parisienses para impor, aos prestadores ou utilizadores que exercem serviços de assistência ou de auto-assistência em escala relativos ao comissariado aéreo [...], à limpeza dos aviões e à assistência frete, taxas comerciais discriminatórias nos aeroportos parisienses [...]». Consequentemente, a decisão impugnada não visa uma discriminação entre transportadores aéreos, mas, tal como resulta igualmente dos considerandos desta decisão, as condições tarifárias desiguais aplicáveis aos prestadores ou utilizadores fornecedores de um mesmo tipo de serviços de assistência.

47 Esta apreciação não pode ser posta em causa pelo considerando 123, último período, dos fundamentos da decisão impugnada, que visa unicamente referir, a título incidental, que as taxas discriminatórias no mercado dos serviços de gestão

dos aeroportos têm efeitos nos transportadores aéreos que não praticam a auto-assistência, os quais são levados a recorrer a serviços de assistência a terceiros mais onerosos.

48 Consequentemente, o quarto fundamento é improcedente.

*Quanto ao quinto fundamento, baseado na desvirtuação dos elementos de prova*

49 Segundo a ADP, o Tribunal de Primeira Instância cometeu, no n.º 117 do acórdão recorrido, uma grave desvirtuação dos elementos de prova ao distinguir, por um lado, a ocupação dos terrenos, dos edifícios e dos equipamentos situados no perímetro do aeroporto, em contrapartida da qual o prestador de serviços pagaria uma taxa de tipo predial, e, por outro, os serviços de gestão do aeroporto e a autorização de prestações dos serviços de assistência em escala, em contrapartida da qual o prestador pagaria uma taxa comercial.

50 Para justificar a sua análise, o Tribunal de Primeira Instância baseou-se nas convenções celebradas entre a ADP e a AFS, por um lado, e a OAT, por outro, quando, na realidade, as referidas convenções prevêm uma taxa global em contrapartida da ocupação privativa do domínio público.

51 Em primeiro lugar, os alegados «serviços de gestão» que a ADP presta aos prestadores não estão em caso algum previstos nas referidas convenções. Em segundo lugar, segundo a ADP, estas convenções foram expressamente celebradas sob o regime de autorização de ocupação temporária do domínio público. Ora, em conformidade com o direito francês relativo ao domínio público, apenas a ocupação privativa do domínio público pelos prestadores de serviços de assistência em escala pode dar lugar à cobrança de taxas.

- 52 A ADP acrescenta que, como foi claramente exposto no Tribunal de Primeira Instância, a taxa global cobrada por uma ocupação privativa do domínio público pode ser determinada quer com base apenas numa componente variável quer com base numa componente fixa e numa componente variável. Estas duas componentes seriam então indissociáveis uma da outra na medida em que constituiriam modalidades de determinação de uma taxa global única.
- 53 A Comissão sustenta que este fundamento deve ser declarado manifestamente inadmissível por três razões. Antes de mais, a recorrente não juntou ao recurso diferentes anexos. Em seguida, o referido fundamento limita-se a reproduzir a primeira parte do quarto fundamento sustentado no Tribunal de Primeira Instância. Por último, as convenções celebradas pela ADP com a AFS, por um lado, e a OAT, por outro, não constituem elementos de prova, mas simples factos. Mesmo aceitando que constituem elementos de prova, o Tribunal de Justiça não é, em princípio, competente para examinar as provas que o Tribunal de Primeira Instância aceitou em apoio dos factos.
- 54 Quanto, antes de mais, ao fundamento de inadmissibilidade que a Comissão baseia na não apresentação, na fase do recurso, de documentos já apresentados aquando do processo no Tribunal de Primeira Instância, resulta dos n.ºs 9 a 12 do presente acórdão que tal circunstância não pode acarretar a inadmissibilidade de fundamentos do recurso.
- 55 Seguidamente, quanto ao argumento baseado na alegada repetição de um fundamento já apresentado no Tribunal de Primeira Instância, basta referir que o presente fundamento indica de modo preciso os elementos contestados do acórdão recorrido, bem como os argumentos jurídicos em que se apoia especificamente o pedido destinado a obter a sua anulação, em conformidade com as exigências feitas pela jurisprudência recordada no n.º 31 do presente acórdão.



- 56 Por último, em resposta ao terceiro argumento relativo à admissibilidade do quinto fundamento, há que recordar que, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, são admissíveis, na fase do recurso, as alegações relativas à verificação e apreciação dos factos no acórdão recorrido no caso de o recorrente alegar que o Tribunal de Primeira Instância efectuou verificações cuja inexactidão material resulte dos elementos do processo ou que este procedeu a uma desnaturação dos elementos de prova que lhe foram submetidos (v., designadamente, acórdão de 15 de Junho de 2000, Dorsh Consult/Conselho e Comissão, C-237/98 P, Colect., p. I-4549, n.ºs 35 e 36). Ora, é efectivamente o que se verifica no caso em apreço.
- 57 Consequentemente, o fundamento é admissível.
- 58 Quanto ao mérito, importa referir que o Tribunal de Primeira Instância não cometeu qualquer desvirtuação dos elementos do processo ao distinguir, na sua análise das taxas em causa, entre a taxa predial, como contrapartida da autorização de ocupação do domínio público, por um lado, e a taxa comercial, como contrapartida dos serviços de gestão assegurados pela ADP e da autorização de exploração, por outro.
- 59 Com efeito, como o advogado-geral demonstrou nos n.ºs 107 a 113 das suas conclusões no que respeita à convenção celebrada entre a ADP e a AFS, essa distinção pode, em particular, apoiar-se, para além do próprio título da convenção, no artigo 17.º desta, que define o seu objecto, bem como no seu artigo 23.º, segundo o qual, como contrapartida da autorização de ocupação e de «exploração», deve ser paga à ADP uma taxa «comercial» calculada proporcionalmente ao volume de negócios, quando não é cobrada qualquer taxa «predial». A mesma conclusão impõe-se no que respeita à convenção que foi celebrada entre a ADP e a OAT, que distingue claramente entre taxa «predial» e taxa «comercial».

60 Assim, rejeitando a tese definida pela ADP, segundo a qual as taxas que lhe foram pagas pela AFS e a OAT representavam a contrapartida financeira unicamente da ocupação privativa do domínio público, o Tribunal de Primeira Instância não desvirtuou de forma alguma os elementos dos autos, de modo que o quinto fundamento é improcedente.

*Quanto ao sexto fundamento, baseado na desvirtuação do direito nacional*

61 A ADP alega que o Tribunal de Primeira Instância desvirtuou manifestamente o direito nacional ao julgar, no n.º 125 do acórdão recorrido, que «as actividades da ADP em causa são actividades de natureza económica executadas, é certo, no domínio público, mas que não relevam, por esse facto, do exercício de uma missão de poder público».

62 A Comissão sustenta que este fundamento deve ser declarado manifestamente inadmissível, em primeiro lugar, porque a ADP não anexou ao recurso uma decisão a que se refere e que tinha sido anexada à petição de anulação apresentada no Tribunal de Primeira Instância, em segundo lugar, com o fundamento de que a ADP se limita a repetir no referido fundamento a primeira parte do quarto fundamento suscitado no Tribunal de Primeira Instância e, em terceiro lugar, porque a apreciação do direito nacional pelo Tribunal de Primeira Instância não é susceptível de ser criticada no âmbito de um recurso de uma decisão do Tribunal de Primeira Instância.

63 Nenhum dos fundamentos de inadmissibilidade pode ser aceite. Em primeiro lugar, resulta do n.º 54 do presente acórdão que a circunstância de não ter sido anexado ao recurso um documento já apresentado no Tribunal de Primeira Instância não pode acarretar a inadmissibilidade do recurso. Em segundo lugar, o presente fundamento indica de modo preciso os elementos contestados do acórdão recorrido, bem como os argumentos jurídicos em que se apoia especificamente o pedido destinado a obter a sua anulação, de modo que são

satisfeitas as exigências feitas pela jurisprudência recordada no n.º 31 do presente acórdão. Em terceiro lugar, resulta da jurisprudência recordada no n.º 56 do presente acórdão que uma alegação baseada na apreciação errada do direito nacional é admissível quando, como no caso em apreço, o Tribunal de Primeira Instância é criticado por ter desvirtuado o direito.

64 O sexto fundamento é, portanto, admissível.

65 Quanto ao mérito, importa referir que a conclusão a que chegou o Tribunal de Primeira Instância no n.º 125 do acórdão recorrido não se baseia numa análise do direito francês, sendo esta feita apenas a título exaustivo no n.º 129 do mesmo acórdão, mas resulta de uma qualificação das actividades em causa da ADP à luz do direito comunitário à qual se procedeu nos n.ºs 119 a 124 do acórdão recorrido.

66 Com efeito, é a luz do directo comunitário que importa determinar se as actividades de gestor das infra-estruturas aeroportuárias exercidas pela ADP constituem uma actividade de empresa na acepção do artigo 86.º do Tratado. Assim, contrariamente ao que sustenta a ADP, a fundamentação constante do n.º 129 do acórdão recorrido tem, como refere correctamente o Tribunal de Primeira Instância, um carácter exaustivo.

67 Na medida em que o sexto fundamento é dirigido contra um fundamento exaustivo do acórdão recorrido, não pode, de acordo com a jurisprudência recordada no n.º 41 do presente acórdão, acarretar a sua anulação e deve, assim, ser, rejeitado por inoperante.

*Quanto ao sétimo fundamento, baseado na violação pelo Tribunal de Primeira Instância do artigo 86.º do Tratado, na medida em que qualificou a ADP de empresa*

- 68 No seu sétimo fundamento, a ADP sustenta que o Tribunal de Primeira Instância violou o artigo 86.º do Tratado ao qualificar, nos n.ºs 120 a 126 do acórdão recorrido, a ADP de empresa na acepção dessa disposição. A administração do domínio público, única actividade em causa no caso em apreço, comporta o exercício de prerrogativas de autoridade pública e, portanto, não pode constituir uma actividade empresarial na acepção do artigo 86.º do Tratado.
- 69 A este respeito, a ADP refere que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, não são empresas as pessoas colectivas de direito público que dependem do exercício das suas prerrogativas de poder público (v., designadamente, acórdão de 4 de Maio de 1988, Bodson, 30/87, Colect., p. 2479). Aplicando esta jurisprudência, o Tribunal de Primeira Instância deveria ter considerado que a ADP não é uma empresa na acepção do 86.º do Tratado.
- 70 A ADP sustenta, além disso, que a jurisprudência referida pelo Tribunal de Primeira Instância no n.º 123 do acórdão recorrido não pode de modo algum pôr em causa a conclusão segundo a qual a administração do domínio público implica o exercício de prerrogativas de autoridade pública e, portanto, não constitui uma actividade de empresa na acepção do artigo 86.º do Tratado. Com efeito, por um lado, o acórdão de 20 de Março de 1985, Itália/Comissão (41/83, Recueil, p. 873), respeitava a serviços de telecomunicações, que não estão relacionados com a administração do domínio público. Por outro lado, o acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 21 de Outubro de 1997, Deutsche Bahn/Comissão (T-229/94, Colect., p. II-1689), era relativo ao fornecimento de locomotivas e a serviços ferroviários, sem abordar a questão de saber se a administração do domínio público constituía uma actividade económica.

- 71 Além disso, na medida em que importa unicamente determinar se a administração do domínio público comporta o exercício de prerrogativas de autoridade pública, a observação do Tribunal de Primeira Instância, segundo a qual o facto de uma actividade poder ser exercida por uma empresa privada constitui um indício suplementar que permite qualificar a actividade em causa como actividade de empresa, é desprovida de pertinência.
- 72 Na opinião da Comissão, este fundamento limita-se a reiterar a primeira parte do quarto fundamento suscitado pela ADP no Tribunal de Primeira Instância. Assim, devia ser declarado inadmissível.
- 73 Contudo, na medida em que o sétimo fundamento indica de modo preciso os elementos contestados do acórdão recorrido cuja anulação é pedida, bem como os argumentos jurídicos em que se apoia especificamente o pedido, é admissível.
- 74 Quanto ao mérito, importa referir que, como a Comissão sustentou com razão, a circunstância de que uma entidade disponha, para o exercício de uma parte das suas actividades, de prerrogativas de autoridade pública não impede, por si só, que seja qualificada de empresa na acepção do artigo 86.º do Tratado.
- 75 A este respeito, há que recordar que, no contexto do direito da concorrência, o conceito de empresa abrange qualquer entidade que exerça uma actividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do modo de financiamento (v., designadamente, acórdão de 17 de Fevereiro de 1993, Poucet e Pistre, C-159/91 e C-160/91, Colect., p. I-637, n.º 17). Para determinar se as actividades em causa são as de uma empresa na acepção do artigo 86.º do Tratado, é necessário averiguar qual é a natureza dessas actividades (v., designadamente, acórdão de 19 de Janeiro de 1994, Sat Fluggesellschaft, C-364/92, Colect., p. I-43, n.º 19).

- 76 No n.º 112 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância procedeu a uma distinção entre, por um lado, as actividades puramente administrativas da ADP, nomeadamente, as missões de polícia, e, por outro, as actividades em causa de gestão e de exploração dos aeroportos parisienses que são remuneradas por taxas comerciais que variam consoante o volume de negócios realizado.
- 77 O Tribunal de Primeira Instância referiu no n.º 120 do acórdão recorrido que a actividade de gestor das infra-estruturas aeroportuárias pela qual a ADP determina as modalidades e as condições de actividade dos prestadores de serviços de assistência em escala não pode ser qualificada de actividade de polícia. Aliás, a ADP não apresentou qualquer argumento que permitisse concluir que as relações com os prestadores de serviços de assistência em escala se incluíam no exercício, pela ADP, das suas prerrogativas de poder público ou que as referidas relações não eram dissociáveis das actividades da ADP ligadas ao exercício de tais prerrogativas.
- 78 O Tribunal de Primeira Instância pôde, com razão, considerar, no n.º 121 do acórdão recorrido, que constitui uma actividade de natureza económica a colocação à disposição das companhias aéreas e dos diferentes prestadores de serviços, mediante o pagamento de uma taxa cujo nível é fixado livremente pela ADP, de instalações aeroportuárias.
- 79 Com efeito, resulta de jurisprudência constante que constitui uma actividade económica qualquer actividade consistente na oferta de bens ou serviços num determinado mercado (v., designadamente, acórdãos de 18 de Junho de 1998, Comissão/Itália, C-35/96, Colect., p. I-3851, n.º 36, e de 25 de Outubro de 2001, Ambulanz Glöckner, C-475/99, Colect., p. I-8089, n.º 19).
- 80 Contrariamente ao que sustenta a ADP, o Tribunal de Primeira Instância pôde, com razão, referir-se aos acórdãos, já referidos, Itália Comissão e Deutsche Bahn/Comissão, que também eram respeitantes à colocação à disposição de infra-estruturas por entidades responsáveis pela sua gestão.

- 81 Quanto ao acórdão Bodson, já referido, importa referir que o Tribunal de Justiça não apurou a existência de prerrogativas de poder público que se opusessem à aplicabilidade do artigo 86.º do Tratado. No que respeita ao acórdão SAT Fluggsellschaft, já referido, o Tribunal de Justiça verificou que, consideradas na sua globalidade, as diferentes actividades da entidade em causa, pela sua natureza, pelo seu objecto e pelas regras às quais estavam sujeitas, se prendiam com o exercício de prerrogativas que são tipicamente prerrogativas de poder público e que nenhuma destas actividades era separável das outras, o que não se passa no caso em apreço.
- 82 Além disso, contrariamente à tese defendida pela ADP, foi com razão que o Tribunal de Primeira Instância, no n.º 124 do acórdão recorrido, recordou que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o facto de uma actividade poder ser exercida por uma empresa privada constitui um indício suplementar que permite qualificar a actividade em causa como actividade de empresa.
- 83 Consequentemente, o sétimo fundamento é improcedente.

*Quanto ao oitavo fundamento, baseado na violação do artigo 86.º do Tratado no que se refere à definição do mercado*

- 84 A ADP alega que, na medida em que as taxas comerciais em causa são a contrapartida da ocupação privativa do domínio público, a qual não é necessária à prestação dos serviços de assistência em escala, o Tribunal de Primeira Instância considerou erradamente mercado pertinente o dos «serviços de gestão dos aeroportos parisienses». A concessão pela ADP de uma autorização de acesso à zona reservada do recinto aeroportuário não pode ser limitada aos prestadores de serviços que ocupam de maneira privativa o domínio público e não dava, enquanto tal, lugar a cobrança de qualquer taxa. Daqui, resultava uma violação do artigo 86.º do Tratado no que se refere à definição do mercado.

- 85 A ADP alega, a este respeito, que o Tribunal de Primeira Instância cometeu um erro de direito ao aplicar erradamente a jurisprudência do Tribunal de Justiça. Com efeito, no processo que deu origem ao acórdão de 11 de Novembro de 1986, *British Leyland/Comissão* (226/84, Colect., p. 3263), foi necessário obter um certificado de conformidade para registar os veículos importados, ao passo que, no caso em apreço, embora sejam cobradas taxas como contrapartida da ocupação privativa do domínio público, esta última não é necessária para exercer uma actividade de assistência em escala, como o testemunha a situação da HRS que, também exercendo tal actividade, não ocupa o domínio público e não paga taxas.
- 86 Quanto às alterações introduzidas pela ADP, posteriormente à comunicação de acusações, no âmbito do novo regime de acesso às instalações aeroportuárias aplicado a partir de 1 de Março de 1999, regime que o Tribunal de Primeira Instância descreve no n.º 127 do acórdão recorrido, provam que, na altura dos factos do caso em apreço, unicamente o acesso às instalações aeroportuárias não podia juridicamente, enquanto tal, dar lugar à cobrança de uma taxa.
- 87 A ADP sustenta que, em qualquer caso, na medida em que as taxas em causa eram cobradas como contrapartida da ocupação privativa do domínio público, o Tribunal de Primeira Instância violou o artigo 86.º do Tratado ao recusar-se a incluir, na sua definição da dimensão geográfica do mercado pertinente, a totalidade das superfícies e dos imóveis da região parisiense similares ao domínio público da ADP, nos quais um prestador de serviços de assistência em escala pode desempenhar a sua actividade.
- 88 A Comissão alega que este fundamento se limita a repetir a segunda parte do quarto fundamento suscitado perante o Tribunal de Primeira Instância. Assim, deve ser declarado inadmissível.



- 89 Em relação à primeira parte do oitavo fundamento, relativo à definição do mercado do produto, é admissível. Com efeito, a este respeito, a ADP indica de modo preciso os elementos contestados do acórdão recorrido cuja anulação é pedida, bem como os argumentos jurídicos em que se apoia especificamente o pedido.
- 90 Quanto à procedência desta parte do fundamento, há que recordar que resulta do exame do quinto fundamento que o Tribunal de Primeira Instância concluiu correctamente que as taxas comerciais em causa constituíam a contrapartida dos serviços de gestão das instalações aeroportuárias.
- 91 Assim, o Tribunal de Primeira Instância pôde, com razão, concluir, no n.º 137 do acórdão recorrido, que o mercado a tomar em consideração é o dos serviços de gestão dos aeroportos parisienses, no qual a ADP é, enquanto gestor desses aeroportos, a entidade responsável pela oferta, ao passo que os prestadores de serviços de assistência em escala, que têm necessidade, para exercer a sua actividade, da autorização emitida pela ADP e das instalações aeroportuárias, são as entidades responsáveis pela procura neste mercado.
- 92 A este respeito, contrariamente às alegações da ADP, o Tribunal de Primeira Instância comparou pertinentemente a situação no caso em apreço com a situação no processo que deu lugar ao acórdão *British Leyland/Comissão*, já referido, relativo ao monopólio de que dispunha a *British Leyland plc* para a emissão de certificados de conformidade necessários ao registo dos veículos da sua marca. Com efeito, nesse acórdão, o Tribunal de Justiça considerou que o mercado em causa era o dos serviços indispensáveis de facto aos revendedores profissionais para assegurarem a comercialização dos veículos produzidos pela *British Leyland plc*. Da mesma maneira, no caso em apreço, o mercado pertinente é o da gestão das instalações aeroportuárias, que são indispensáveis à prestação dos serviços de assistência em escala, e às quais a ADP dá acesso, tal como o Tribunal de Primeira Instância referiu no n.º 138 do acórdão recorrido.

- 93 Esta definição do mercado do produto pertinente não é posta em causa pelo facto de um dos prestadores de serviços de assistência em escala, a saber, a HRS, exercer a sua actividade sem ocupar de forma privativa o domínio público e sem pagar taxas. Com efeito, neste caso, a autorização da ADP é igualmente necessária para aceder ao mercado de serviços oferecidos pela ADP e tal acesso é indispensável à prestação de serviços de assistência às companhias aéreas. Como refere correctamente o Tribunal de Primeira Instância no n.º 139 do acórdão recorrido, é claro que nenhuma empresa pode ter acesso, nem muito menos prestar serviços, no domínio aeroportuário gerido pela ADP sem a sua autorização. Além disso, a circunstância de não ser pedida qualquer taxa aos prestadores de serviços que não tenham necessidade de instalações situadas no perímetro do aeroporto não pode, em caso algum, afectar a definição do referido mercado.
- 94 Na medida em que a ADP censura o facto de o Tribunal de Primeira Instância ter baseado, no n.º 127 do acórdão recorrido, no regime de acesso às instalações aeroportuárias aplicado desde 1 de Março de 1999, basta observar que não é contestado que este fundamento foi apresentado de forma exaustiva. Assim, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.º 41 do presente acórdão, não pode, em caso algum, acarretar a anulação do acórdão recorrido.
- 95 No que respeita à segunda parte do oitavo fundamento, que respeita à determinação do mercado geográfico visado, admitindo que é admissível na medida em que não se limita a reiterar a tese desenvolvida pela ADP no Tribunal de Primeira Instância e examinada no n.º 141 do acórdão recorrido, é, em qualquer caso, improcedente.
- 96 Com efeito, resulta dos n.ºs 91 a 93 do presente acórdão que o mercado pertinente é o das instalações aeroportuárias nas quais, por definição, devem ser efectuadas as prestações de serviços de assistência em escala. Foi por isso que Tribunal de Primeira Instância considerou, com razão, no n.º 141 do acórdão

recorrido, que estão em causa as condições de acesso às instalações aeroportuárias fixadas pela ADP a fim de poder aí fornecer serviços de assistência em escala, que só podem ser assegurados no domínio aeroportuário e com a autorização da ADP. Daqui deduziu correctamente que os imóveis da região parisiense não podem ser tomados em consideração, pois não permitem, em si mesmos, prestar os referidos serviços.

97 Consequentemente, o oitavo fundamento é igualmente improcedente.

*Quanto ao nono fundamento, baseado na violação do artigo 86.º do Tratado no que se refere à posição da ADP*

98 A ADP sustenta que os direitos que tem sobre o seu domínio público são equivalentes aos de um proprietário e que, contrariamente ao que o Tribunal de Primeira Instância considerou nos n.ºs 149 a 151 do acórdão recorrido, não detém, portanto, mais «monopólio» sobre o referido domínio do que qualquer proprietário sobre o seu bem. Este domínio público não constitui um mercado na acepção do direito de concorrência.

99 Segundo a ADP, o mercado pertinente inclui o conjunto dos locais e das superfícies imobiliárias da região parisiense susceptíveis de serem utilizadas da mesma forma pelos prestadores de serviços de assistência em escala que os locais e as superfícies situados no domínio público da ADP cuja utilização tem por contrapartida as taxas em causa. É manifesto que a ADP não detém qualquer posição dominante no mercado assim definido, pois o domínio público da ADP representa uma parte extremamente reduzida das superfícies e dos locais em questão.

100 Quanto a autorização concedida, na altura, pela ADP para o acesso à zona reservada do recinto aeroportuário, a ADP recorda que ela não era de forma alguma reservada aos prestadores que ocupam de maneira privativa o domínio público e que a sua emissão, enquanto tal, não dava lugar a qualquer taxa.

101O Tribunal de Primeira Instância teria, assim, violado o artigo 86.º do Tratado ao qualificar de dominante a posição da ADP no mercado.

102 A Comissão alega que, na medida em que este fundamento reproduz a terceira parte do quarto fundamento suscitado no Tribunal de Primeira Instância, deve ser declarado manifestamente inadmissível.

103 Contudo, na medida em que a ADP indica de modo preciso os elementos contestados do acórdão recorrido, cuja anulação é pedida, bem como os argumentos jurídicos em que se apoia especificamente o pedido, o fundamento é admissível.

104 Quanto ao mérito, há que referir, desde já, que resulta do exame do oitavo fundamento que o Tribunal de Primeira Instância decidiu, com razão, que o mercado dos serviços de gestão das instalações aeroportuárias parisienses constitui o mercado pertinente no caso em apreço.

- 105 A afirmação da ADP, segundo a qual os poderes de que dispõe em relação ao domínio público são os de qualquer proprietário sobre o seu bem, não é susceptível de modificar a apreciação segundo a qual a ADP goza de uma posição dominante no mercado pertinente
- 106 No caso em apreço, a ADP, enquanto proprietária das instalações aeroportuárias, é a única a poder autorizar o acesso. Tal como o Tribunal de Primeira Instância correctamente referiu no n.º 149 do acórdão recorrido, a ADP, por força do artigo L. 251.º-2 do code de l'aviation civile francês, dispõe do monopólio legal da gestão dos aeroportos em causa e só ela pode dar a autorização de neles serem exercidas actividades de assistência em escala e fixar as suas condições de exercício.
- 107 Nestas condições, o Tribunal de Primeira Instância pôde, validamente, concluir, no n.º 150 do acórdão recorrido, que a ADP se encontra numa situação de poder económico que lhe permite criar obstáculo à manutenção de uma concorrência efectiva no mercado em causa, dando-lhe a possibilidade de comportamentos independentes.
- 108 Consequentemente, o nono fundamento é improcedente.

*Quanto ao décimo fundamento, baseado numa violação do artigo 86.º do Tratado em relação à comparação das taxas pagas pela AFS e a OAT*

- 109 A ADP alega, antes de mais, que ao considerar discriminatórias as taxas pagas pela AFS e a OAT, o Tribunal de Primeira Instância desvirtuou gravemente a função das referidas taxas.

- 110 Assim, ao recusar-se a ter em conta a componente fixa da taxa na comparação das situações da AFS e da OAT, o Tribunal de Primeira Instância ignorou o facto de que as duas componentes são indissociáveis, na medida em que são constitutivas da taxa global única cobrada em contrapartida da ocupação privativa do domínio público.
- 111 Com esta argumentação, a ADP reitera a sua tese segundo a qual as duas componentes da taxa em causa são indissociáveis e remuneram unicamente a ocupação privativa do domínio público. Ora, esta tese foi rejeitada no âmbito do exame do quinto fundamento, de forma que o décimo fundamento, na medida em que se refere a uma desvirtuação da função das taxas, deve também ser considerado improcedente.
- 112 Em seguida, segundo a ADP, o Tribunal de Primeira Instância violou o artigo 86.º do Tratado ao considerar que a comparação das taxas pagas à ADP devia ter em conta o volume de negócios da OAT a título da auto-assistência. Para apurar uma infracção ao direito da concorrência, há que examinar unicamente se as taxas pagas à ADP pela AFS e a OAT em relação à única actividade em que estas duas sociedades estão em concorrência, a saber, a assistência a terceiros, têm ou não um carácter discriminatório. Ora, na medida em que as taxas pagas por estas duas empresas correspondem a uma percentagem idêntica, na prática, do volume de negócios das actividades em relação às quais estas empresas estão em concorrência, não existiria discriminação. Assim, as considerações do Tribunal de Primeira Instância relativas à eventual incidência do nível das taxas («nulo ou muito baixo») da auto-assistência no mercado da assistência a terceiros seriam desprovidas de qualquer pertinência.
- 113 Esta argumentação não pode ser acolhida.

- 114 Tal como foi recordado no considerando 84 dos fundamentos da decisão impugnada, nos termos do artigo 86.º, segundo parágrafo, alínea c), do Tratado, é proibido a uma empresa em posição dominante numa parte do mercado comum ou numa parte substancial deste «aplicar, relativamente a parceiros comerciais, condições desiguais no caso de prestações equivalentes colocando-os, por esse facto, em desvantagem na concorrência».
- 115 Ora, no n.º 206 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância referiu que os prestadores de serviços de assistência a terceiros e os prestadores de serviços de auto-assistência beneficiam dos mesmos serviços de gestão da ADP. Daqui o Tribunal de Primeira Instância deduziu correctamente, nos n.ºs 214 a 216 do mesmo acórdão, que há que ter em conta os dois tipos de serviços de assistência para verificar se as taxas são discriminatórias.
- 116 Contrariamente ao que sustenta a ADP, o Tribunal de Primeira Instância examinou correctamente, nestas condições, as consequências do nível das taxas de auto-assistência no mercado de assistência a terceiros. Assim, no n.º 215 do acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância pôde apurar que o facto de sobre a auto-assistência incidir um nível de taxa nulo ou muito baixo permite aos prestadores autorizados a fornecer as duas categorias de assistência amortizar os seus investimentos e poder deste modo proporcionar melhores condições para os serviços de assistência a terceiros. Como o Tribunal de Primeira Instância igualmente referiu, esse nível de taxa nulo ou muito baixo pode incentivar certas companhias aéreas a praticar a auto-assistência em vez de recorrer aos serviços de terceiros.
- 117 Por último, segundo a ADP, o Tribunal de Primeira Instância cometeu uma desvirtuação dos elementos de prova que lhe foram submetidos, na medida em que não tomou em consideração a circunstância de que a AFS punha em causa, na sua denúncia, unicamente o nível de taxas da assistência a terceiros, o que provava que, segundo o próprio ponto de vista da AFS, apenas este nível é juridicamente pertinente para apreciar a existência de uma discriminação entre concorrentes no mercado da assistência a terceiros.

118 A este respeito, basta recordar que, tal como a Comissão referiu, esta pode, em qualquer caso, declarar oficiosamente a existência de uma infracção aos artigos 85.º e 86.º do Tratado (v., designadamente, acórdão de 12 de Julho de 1979, BMW Belgium e o./Comissão, 32/78, 36/78 a 82/78, Recueil, p. 2435, n.º 18).

119 Assim, o décimo fundamento é improcedente.

120 Resulta do conjunto das considerações precedentes que deve ser negado provimento ao recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância.

### Quanto às despesas

121 Nos termos do artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, aplicável aos recursos de decisões do Tribunal de Primeira Instância por força do artigo 118.º do mesmo regulamento, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo a Comissão e a AFS pedido a condenação da ADP e tendo esta sido vencida, há que condená-la nas despesas.



Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

decide:

- 1) **É negado provimento ao recurso.**
- 2) **A Aéroports de Paris é condenada nas despesas.**

Gulmann

Skouris

Macken

Colneric

Cunha Rodrigues

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 24 de Outubro de 2002.

O secretário

O presidente da Sexta Secção

R. Grass

J.-P. Puissochet