KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 14 päivänä tammikuuta 1998,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Frankfurtin lentoasemaan (Flughafen Frankfurt/Main AG)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 67)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(98/387/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY ([1]) ja erityisesti sen 9 artiklan 5 kohdan,

on kuullut neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

I SAKSAN ILMOITTAMAN POIKKEUKSEN SOVELTAMISALA

1. ***Saksan viranomaisten ilmoitus***

Kirjeellä 8 päivältä huhtikuuta 1997, jonka komissio vastaanotti 10 päivänä huhtikuuta, Saksan hallitus ilmoitti komissiolle päätöksestään 27 päivältä maaliskuuta 1997, jossa Frankfurtin lentoasemalle (Flughafen Frankfurt/Main AG) myönnetään seuraava poikkeus:

a) Lentoasemalle annetaan mahdollisuus kieltää omahuolinnan harjoittaminen direktiivin 96/67/EY liitteessä olevassa 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla 1 päivästä tammikuuta 1998.

b) Frankfurtin lentoasemalle varataan yksinoikeus palvelujen tarjoamiseen kolmansille direktiivin liitteessä olevassa 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla 1 päivästä tammikuuta 1999.

Komissio ilmoitti kirjeellä 13 päivältä kesäkuuta 1997 Saksan viranomaisille, ettei ilmoitusta voida ottaa huomioon, koska erityisesti

a) myönnetyn poikkeuksen alaa ei ollut määritelty, mikä antaa lentoasemalle mahdollisuuden päättää, onko omahuolinta kielletty vai ei

b) ei ollut suunnitelmaa esiintyvän ongelman ratkaisemiseksi.

Saksa ilmoitti kirjeellä 15 päivältä lokakuuta 1997, jonka komissio vastaanotti 20 päivänä lokakuuta ja jota Saksa myöhemmin täydensi kirjeellä 9 päivältä joulukuuta 1997, uudesta tiedonannosta 29 päivänä syyskuuta 1997, jolla täydennetään 27 päivältä maaliskuuta 1997 annettua tiedonantoa ja jonka tarkoituksena on

a) kieltää omahuolinnan harjoittaminen niitä tapauksia lukuun ottamatta, joissa se oli jo sallittu poikkeusta myönnettäessä, direktiivin liitteessä olevassa 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-

([1]) EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36

aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Täsnä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla kolmen vuoden ajaksi 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen

b) varata Frankfurtin lentoasemalle yksinoikeus palvelujen tarjoamiseen kolmansille direktiivin liitteen 3, 5.4, 5.5, 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta terminaalin ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla kahden vuoden ajaksi 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen.

Komissio julkaisi 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti yhteenvedon ilmoituksesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([1]) ja kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa.

Komissio kuuli Saksaa selvitysluonnoksestaan 17 päivänä joulukuuta 1997 direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Saksan viranomaiset esittivät kuulemisen johdosta kirjallisia huomautuksia 18 ja 19 päivänä joulukuuta.

Poikkeusjärjestelyn perusteet

Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevista yleisistä säännöistä säädetään direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Niissä määritellään selkeästi useimpia maahuolintapalveluja koskeva markkinoiden suurimman mahdollisen avoimuuden periaate. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita täydellistä markkinoiden vapauttamista, koska lentoasemien tilanne ja niiden tehtävät ovat luonteeltaan erityiset etenkin turvallisuusongelmien mutta myös tila- ja kapasiteettiongelmien vuoksi, joita voi esiintyä useimpien lentoasemien tietyissä osissa. Sen sijaan vaaditaan sekä omahuolinnan että kolmansille annettavien palvelujen avoimuuden tiettyä vähimmäistasoa niissä neljään eri luokkaan kuuluvassa palvelussa, toisin sanoen herkillä lentoaseman aloilla. Näitä ovat asematasopalvelut, matkatavaroiden käsittely, polttoainehuolinta sekä tietyt rahdin ja postin käsittelyyn liittyvät tehtävät.

Direktiivissä otetaan huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita säädetyssä laajuudessa. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää väliaikaisia poikkeuksia, jotta lentoasema voi ratkaista kulloisetkin vaikeudet. Nämä poikkeukset voivat siten olla ainoastaan poikkeuksellisia, eikä niiden tavoitteena ole yleisesti taata lentoasemille pidempää mukautumisaikaa kuin direktiivin 1 artiklassa säädetään.

Poikkeus voidaan myöntää vain erityisten tila- ja kapasiteettiongelmien vuoksi. Saksa myönsi mainitun poikkeuksen tällaisin perustein ja direktiivin 96/67/EY osaksi kansallista lainsäädäntöä saattaneen Saksan asetuksen "Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften" 3 §:n mukaisesti.

([1]) EYVL C 335, 6.11.1997, s. 7

2. ***Nykyinen tilanne Frankfurtin lentoasemalla***

2.1. **Lentoaseman esittely**

Frankfurtin lentoasemaa ympäröivät pohjoisessa ja idässä moottoritiet, etelässä rautatie ja lännessä ympäristösyistä suojeltu metsäalue. Lentoasema-aluetta ei tämän vuoksi voi laajentaa.

Lentoasemalla on kaksi keskenään samansuuntaisia kiitorataa (pohjoinen ja eteläinen), ja kolmas, pelkästään lentoonlähtöä varten käytettävä kiitorata (läntinen) sijaitsee kahteen muuhun nähden lähes kohtisuoraan. Lentoaseman päärakennukset sijaitsevat kahden pääasiallisen kiitoradan pohjoispuolella. Eteläosa on tähän asti ollut varattuna pääasiassa Yhdysvaltain ilmavoimien lentotukikohdalle. Viime aikoina Frankfurtin lentoasema, jäljempänä "FAG", on saanut käyttöönsä osia tästä alueesta ja ne on muutettu rahdinkäsittelyä varten.

Lentoaseman rakennukset ulottuvat pohjoisen kiitoradan varrella pitkittäissuunnassa lähes kuuden kilometrin matkan, ja niihin kuuluvat rahtirakennukset, Lufthansan rahtitoimintoihin ja muihin toimintoihin varatut rakennukset, polttoainevarastot, (terminaali 1 ja terminaali 2) sekä Saksan postilaitoksen (Deutschen Post AG) rakennukset. Koillisessa sijaitsee "Little League" -niminen alue ja paikallista lentoliikennettä varten varattu alue, joka on äskettäin palautettu FAG:n käyttöön ja muutettu Yhdysvaltain ilmavoimien tukikohdan postinkäsittelyä varten.

Molemmat matkustajaterminaalit eroavat rakenteeltaan perusteellisesti toisistaan. Terminaali 2 (jossa on matkustajalaiturit D ja E) on rakennettu pitkittäissuuntaan, kun taas suurempi terminaali 1 (jossa on matkustajalaiturit A, B ja C) on rakennettu W:n muotoon ja sen matkustajalaiturin väliin jää kaksi "pussinperää".

Lentoasemalla on nykyisin 49 putkipaikkaa (36 terminaalissa 1 ja 13 terminaalissa 2, 57 ulkopaikkaa, (joiden huolintapalvelut hoidetaan yleensä yhdessä lähempänä sijaitsevan terminaalin palvelujen kanssa), 11 seisontapaikkaa lähialueen lentoliikennettä ja 15 paikkaa rahtiliikennettä varten. Laajentamalla terminaalin 1 matkustajalaituria A ja jakamalla uusia seisontapaikkoja terminaalien 1 ja 2 välillä lentoaseman on tarkoitus saada käyttöönsä kaikkiaan 156 seisontapaikkaa vuonna 2000. Tämä paikoituskapasiteetti riittää vastaamaan FAG:n tuleviksi vuosiksi suunnittelemaan kapasiteetin lisäykseen, jonka avulla operaatioiden määrää pyritään nykyisestä (1997) 74 operaatiosta tunnissa nostamaan 80 operaatioon tunnissa vuonna 2000.

2.2. **Huolintapalvelut lentoasemalla**

Ennen direktiivin säännösten saattamista osaksi Saksan lainsäädäntöä maahuolinnan tilanne Frankfurtin lentoasemalla oli seuraava:

a) Useimpiin direktiivin 96/67/EY liitteessä lueteltuihin sekä direktiivin 6 artiklan 1 kohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin palveluihin, joiden osalta on säädetty mahdollisimman laajasta markkinoiden avaamisesta, oli voimassa:

i) omahuolinta oli sallittua; kolmansille tarjottavista palveluista lentoyhtiöt saattoivat vaihtaa joko toisten lentoliikenteen harjoittajien tai lentoaseman palveluihin;

ii) rekisteröintipalveluja lukuun ottamatta myös itsenäisten palvelujen tarjoajien toiminta oli sallittua.

b) Direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa sekä 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut palvelut, joiden osalta direktiivissä säädetään, että ne on avattava vähintään kahdelle palvelujen tarjoajalle ja kahdelle omahuolintaa harjoittavalle käyttäjälle:

i) omahuolinta oli kielletty lukuun ottamatta erästä kuriiripalvelujen tuottajaa, jolla oli historiallisista syistä lupa suorittaa tiettyjä lastaukseen ja purkamiseen liittyviä toimia;

ii) lentoasemalla oli monopoliasema kolmansille annettavien palvelujen osalta, lukuun ottamatta tiettyjä palveluja (polttoaine- ja öljyhuolinta, cateringpalvelut, jään- ja lumenpoisto), joita lentoasema ei suorita vaan jotka on annettu ulkopuolisille palvelujen tarjoajille.

Saksan myöntämä poikkeus koskee direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja, joiden osalta jäsenvaltio voi rajoittaa palvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien käyttäjien määrän vähintään kahteen.

Saksan päätöksellä pidetään voimassa ennen direktiivin voimaantuloa vallinnut tilanne. Direktiivin tavoitteisiin nähden sillä rajoitetaan toimijoiden määrää vielä enemmän, koska omahuolinta kielletään ja koska vain lentoasema saa tarjota palveluja kolmansille. Päätös koskee sekä omahuolinnan että palvelujen tarjoamisen osalta seuraavia direktiivin liitteessä mainittuja palveluja: matkatavaroiden käsittelyä (3 kohta), ilma-aluksen lastaus ja tyhjennys (5.4 kohta), ilma-aluksen käynnistämiseksi (5.5 kohta) ja siirtämiseksi (5.6 kohta) annettavaa apua sekä direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa kuvattua rahdin ja postin käsittelyä (4 kohta). Saksan viranomaisten päätöksellä sallitaan siten markkinoiden avaaminen direktiivissä säädetyssä laajuudessa, eli vähintään toiseen palvelujen tarjoajaan ja kahteen omahuolintaa harjoittavaan käyttäjään, vain niiden asematasopalvelujen osalta, jotka koskevat ilma-aluksen opastamista, pysäköimistä, viestintää ilma-aluksen ja palvelujen tarjoajan välillä, ruoan ja juomien kuljetusta ja lastausta, sekä rahdin ja postin käsittelyn osalta hallinnollisia ja tullimuodollisuuksia. Lisäksi varaudutaan siivouspalvelujen täydelliseen avaamiseen.

2.3. **Perustamissopimuksen 86 artikla**

Yhtiöt KLM Royal Dutch Airlines NV, Air France Compagnie Nationale SA ja British Airways plc esittivät komissiolle 20 päivänä heinäkuuta 1993 valituksen Frankfurtin lentoasemalla tarjottavien huolintapalvelujen tilanteesta. Niiden mukaan FAG oli rikkonut perustamissopimuksen 86 artiklaa.

Saksan viranomaiset ovat toimittaneet poikkeuksen tueksi tätä asiaa koskevat selvitykset ja huomautukset, mukaan lukien FAG:in huomautukset Cranfieldin yliopiston komission puolesta tekemään selvitykseen.

II SAKSAN ESITTÄMÄT RAJOITTEET

Saksan viranomaisten myöntämää poikkeusta perustellaan ennen kaikkea toisaalta tilaongelmilla:

a) lentoaseman on mahdotonta löytää tarvittavaa tilaa kenttäkaluston säilyttämiseen,

b) lentoasemalla käynnissä olevat työt pahentavat näitä tilaongelmia.

Toisaalta niillä vaikutuksilla, joita markkinoiden avaaminen direktiivissä säädetyssä laajuudessa aiheuttaisi:

a) kapasiteetin väheneminen varsinkin lentoaseman lentoliikennepuolella,

b) fyysinen mahdottomuus päästää toista palvelujen tarjoajaa käsittelemään matkatavaroita,

c) palvelujen laadun heikkeneminen.

Poikkeuksen myöntämisestä tehty päätös perustuu FAG:in esittämiin väitteisiin ja seuraaviin selvityksiin, jotka ovat päätöksen liitteinä:

— Netherlands Airport Consultants BV:n, jäljempänä "NACO", selvitys (I) "Vorfeldverkehr", 10 päivänä joulukuuta 1993

— NACOn selvitys (II) "Vorfeldverkehr und Flughafenkapazität", 18 päivänä kesäkuuta 1994

— NACOn selvitys (III) "Eine Zusätzliche Abfertigungsgesellschaft", 17 päivänä helmikuuta 1995

— NACOn selvitys (IV) "Eine Zusätzliche Abfertigungsgesellschaft" vuosia 1997–2000 varten ajan tasalle saatettu, 27 päivänä lokakuuta 1995

— NACOn selvitys (IV), päivitetty 14 päivänä toukokuuta 1997

— NACOn huomautukset päätelmistä, jotka esitettiin edellä olevassa 2.3 kohdassa mainitun menettelyn osana järjestetyssä kuulemisessa 9 päivänä heinäkuuta 1997. Saksa lähetti nämä huomautukset komissiolle 30 päivänä lokakuuta 1997

— FAG:n kirjeet komissiolle 25 päivältä heinäkuuta 1997

— Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistikin selvitys (Selvitys I) "Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen einer Zulassung zusätzlicher Abfertiger auf dem Vorfeld für den Flughafen Frankfurt Main", 1 päivänä elokuuta 1994

— Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistikin selvitys (Selvitys II) "Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen für den Flughafen Frankfurt Main durch die Zulassung eines weiteren Abfertigers auf dem Vorfeld für die Jahre 1995/2000", 16 päivänä helmikuuta 1995.

1. ***Kaluston säilyttämiseen tarvittavaa tilaa koskevat ongelmat***

Poikkeuspäätös perustuu tilanpuutteeseen ja lentoasemalla käynnissä olevien töiden vaikutuksiin. Lisätilaa tarvittaisiin yhden tai useamman omahuolintaa harjoittavan käyttäjän tai uusien palvelujen tarjoajien kaluston säilyttämiseen.

1.1. **NACOn ja Fraunhoferin selvitykset**

NACOn selvitysten perusteella lentoasemalla käytettävissä oleva kokonaistila on 148 000 m², joka muodostuu seuraavasti: 102 000 m² paikoitusalueita, 22 000 m² valmistelualueita, 22 000 m² ajoneuvojen ja laitteiden varastointialueita sekä 2 000 m²:n "puskurialue".

Käytettävissä olevasta 148 000 m²:n alueesta on FAG:n omien huolintapalvelujen käytössä 146 000 m², ja lentoasema on tällä hetkellä ainoa palvelujen tarjoaja sen jälkeen kun Delta lopetti omahuolinnan vuoden 1997 alussa ([1]). Arviossa on otettu huomioon se, että lentoasema huolehtii kaikista asematasopalveluista, joihin sisältyvät siten myös Deltalle tarjotut palvelut sekä palvelut terminaalissa 2 Deltan korvanneille lentoyhtiöille sen jälkeen, kun Delta vähensi huomattavasti lentojensa määrää vuonna 1997.

NACOn mukaan markkinoiden avaaminen toiselle palvelujen tarjoajalle nostaisi kokonaistarpeen 178 000 m²:iin, mikä olisi 32 000 m² enemmän kuin nykyinen käytössä oleva tila (148 000 m²), tilavaje on siis 30 000 m² verrattuna nykyiseen käytettävissä olevaan kokonaistilaan.

NACOn luvut koskevat toisen palvelujen tarjoajan tuloa markkinoille, kun taas Fraunhofer-laitoksen luvut perustuvat markkinoiden avaamiseen kahdelle uudelle palvelujen tarjoajalle terminaalissa 2. Tämän laitoksen mukaan kokonaistilan määrää olisi nostettava 150 000 m²:stä 167 000 m²:iin. Terminaalin 2 paikoitusalueita olisi kasvatettava 14 000 m²:stä 29 000 m²:iin, mutta käytettävissä on vain 18 000 m². Markkinoiden avaaminen vaikuttaisi myös terminaaliin 1, jonka rakenteellisten tilaongelmien vuoksi tilaa on lainattu terminaalilta 2, mutta tämä ei olisi enää mahdollista uusien palvelujen tarjoajien tulon myötä.

1.2. **Työt lentoasemalla**

Saksan viranomaisten päätöksen perusteena käytetään myös sitä, että lentoasemalla käynnissä olevat työt pahentavat tilaongelmia entisestään.

Lentoaseman sisäisessä kehittämissuunnitelmassa kaavaillaan lukuisia rakennustöitä, jotka liittyvät etenkin

a) terminaalin 1 muuttamiseen Schengenin sopimuksen edellyttämiä normeja vastaavaksi

b) matkustajalaiturin A laajentamiseen (länsiosan uudelleenjärjestely).

FAG:n mielestä nämä uudelleenjärjestelyt ovat perusteltuja liikenteen kasvun vuoksi.

Yrityksen mukaan työt aiheuttavat kahdenlaisia seurauksia:

a) uudet rakenteet vähentävät paikoitustilaa lähes 20 000 m²

b) töiden aikana rakennusmateriaalien säilyttämiseen tarvittava tila ja töiden aiheuttamat muutokset varsinkin lähialueiden liikenteeseen vähentävät väliaikaisesti käytettävissä olevaa tilaa ja haittaavat terminaalin ympäristön liikennettä, jossa on jo nykyisin suuria vaikeuksia.

2. ***Markkinoiden avaamisen vaikutukset***

Saksan tietojen mukaan käytettävissä olevaa tilaa ei voida laajentaa lentoasema-alueen sisä- eikä ulkopuolella. Nykyinen tilanpuute pakottaa FAG:n hallinnoimaan käytettävissä olevia tiloja optimaalisella tavalla. Markkinoiden avaamisella olisi vaikutuksia kapasiteetin hallintaan, matkatavaroiden käsittelyn järjestämiseen ja lentoasemalla tarjottujen palveluiden laatuun.

2.1. **Laajentamisen mahdottomuus**

FAG ei voi ympäristösyistä käyttää lentoasema-alueen sisällä sijaitsevia suojeltuja metsäalueita (229 hehtaaria) eikä Yhdysvaltain ilmavoimien käytössä edelleen olevaa eteläistä aluetta (170 hehtaaria), ja jolta on pääsy kiitoradalle.

Saksan viranomaisten mukaan varatilan puutetta ei voida kompensoida myöskään laajentamalla lentoasema-aluetta, jota rajaavat pohjoisessa ja idässä moottoritiet (A3 ja A5) sekä lännessä ja etelässä metsä, joka on luonnon melusuoja. Lentoaseman käytettävissä oleva alue on kasvanut

([1]) Nämä luvut saadaan ottamalla huomioon kussakin tapauksessa (monopoli tai markkinoiden avaaminen) tarvittavien laitteiden määrä ja kunkin laitteen vaatima tila. Lisäksi on lisättävä laitteen ympärille jätettävä sekä laitteiden käsittelyyn tarvittava tila; tämä saadaan soveltamalla korjauskerrointa (1,30 ja 1,34 eli yhteensä 1,75).

35 vuoden aikana vain 2,4-kertaisesti, kun taas matkustajamäärä on samaan aikaan kasvanut 130-kertaisesti. Nykyisen lentoasema-alueen laajentamista ei ole suunniteltu lähitulevaisuudessa eikä myöhemmin. Alueellisessa kehityssuunnitelmassa ilmaistaan selkeästi, että kapasiteettia voidaan lisätä vain lentoaseman nykyisten rajojen sisällä.

2.2. **Optimaalinen tilankäyttö**

FAG:n mukaan tilanpuute yhdistyneenä rakenteiden sijoitteluun aiheuttaa sen, että vain kolmannes ilma-alusten seisontapaikoista on putkipaikkoja. Tämä lisää liikennettä seisontapaikkojen ja terminaalien välillä ja siten myös liikenteeseen ja liikkuvan kaluston pysäköimiseen tarvittavaa tilaa.

Ulkopaikkoja ei voida myöskään käyttää täysin toisistaan riippumatta. Tilanpuute vaikeuttaa kahden vierekkäin sijaitsevan suuren ilma-aluksen huolintaa. Tämä lisää alueella tarvittavan kaluston määrää ja liikennettä kenttäalueella.

Saksan viranomaisten mukaan myöskään kentän seisontapaikkojen määrä ei ole riittävän sujuvaa liikenteen vastaanottamista varten. Seisontapaikkojen niukka määrä pakottaa lentoaseman käyttämään jatkuvasti kaikkia paikkoja ja pitämään kaikkea käytettävissä olevaa tilaa mahdollisena seisontapaikkana. Lentoasema toimii täydellä kapasiteetilla klo 6 – 22 ilman varakapasiteettia.

2.3. **Kapasiteetin hallinta**

Saksan viranomaiset arvioivat, että FAG ei pysty nykyisin tarjoamaan kysyntää vastaavaa kapasiteettia ja aikoo lisätä ilma-alusten liikkumiskertojen määrää 74 lentotapahtumasta tunnissa vuonna 1997 80 lentotapahtumaan tunnissa vuonna 2000, mikä merkitsee ylimääräisten seisontapaikkojen tarvetta.

Ulkopaikkojen suuren määrän vuoksi FAG varautuu ajoneuvoliikenteen määrän kasvuun, kun ilma-alusten liikkumiskerrat lisääntyvät. Ajoneuvoliikenteen kasvuksi arvioidaan 11 – 24 prosenttia, jolloin ajoneuvo-operaatioita olisi noin 250 tunnissa. Lisäksi maahuolinnan markkinoiden avaaminen pakottaisi sulkemaan 3 pohjoispuolella sijaitsevaa seisonta-aluetta (7 seisontapaikkaa). Siten avaaminen ehkäisisi lentoaseman pyrkimyksiä lisätä kapasiteettia. FAG katsoo myös, että muiden palvelujen tarjoajien päästäminen lentoasemalle haittaisi sen sähköisen logistiikkajärjestelmän sujuvaa toimintaa ja vaikuttaisi kielteisesti kapasiteettiin.

FAG muistuttaa lisäksi, että kapasiteetin kehittäminen on lentoasemalle ensisijainen painopiste ja ratkaisevan tärkeä liiketaloudellinen valinta, jonka avulla lentoasema pyrkii säilyttämään kärkipään asemansa Euroopan suurien lentoasemien joukossa. NACOn mukaan yhdenkin uuden toimijan tulo aiheuttaisi 32 000 m^2:n lisätilan tarpeen, joka olisi kompensoitava sulkemalla seisontapaikkoja, mikä merkitsisi 18 000 ilma-alusoperaation menetystä vuodessa.

2.4. **Matkatavaroiden käsittely**

Saksan päätöksen tueksi esitetyssä asiakirja-aineistossa korostetaan lentoaseman matkatavarankäsittelyjärjestelmän laatua ja tehokkuutta, erityisesti lennolta toiselle siirtymisten yhteydessä, ja sitä, että tätä tasoa ei voida säilyttää, jos näiden palvelujen markkinoille tulisi toinen toimija.

Matkustajien turvatarkastuksen ja matkatavaroiden ajoittaisten tarkastusten lisäksi amerikkalaiset lentoyhtiöt vaativat, että niiden lentokoneisiin lastatut matkatavarat tarkastetaan 100-prosenttisesti. Tämä vaatimus edellyttää liikenteenharjoittajan valvonnassa tehtäviä tarkastuksia, jotka vaativat aikaa ja tilaa, eikä matkatavaroiden vastaanottotilojen ruuhkaisuus anna mahdollisuutta toisen toimijan tuloon.

2.5. **Palveluiden laatu**

Lentoaseman rakenteiden sijoittelun vuoksi erityisesti seisontapaikoista vain kolmannes on putkipaikkoja, kentällä kuljettavat matkat ovat pitkiä. Poikkeuspäätöksen tueksi esitettyjen selvitysten mukaan kenttäkaluston säilyttämiseen tarvittavan tilan puute pakottaa lentoaseman säilyttämään tätä kalustoa joillakin ilma-alusten seisontapaikoilla. Selvitysten mukaan näitä ongelmia ei voida ratkaista muuten kuin eri toimijoiden täydellisellä keskinäisriippuvuudella, ja markkinoiden avaaminen muille palvelujen tarjoajille heikentäisi palvelujen laatua ja etenkin pidentäisi 45 minuutin vähimmäisvaihtoaikaa (Minimum Connecting Time, MCT), joka on Frankfurtin lentoaseman liiketoimintalinjan keskeinen osatekijä.

3. *Asianosaisten huomiot*

Direktiivin 9 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti asianosaisia pyydettiin esittämään mielipiteensä asiasta. Monet lentoyhtiöt tunnustivat Frankfurtin lentoaseman palveluiden laadun, mutta korostivat monopoliasemassa olevan lentoaseman laskuttamien hintojen korkeutta. Nämä osapuolet katsovat, että lentoaseman esittämät tilantarvetta koskevat luvut ovat selvästi liioiteltuja, ja mainitsevat esimerkkejä yhtiöistä, jotka tarjoavat palveluja kolmansille lukuisten lentojen osalta ja puolet pienemmällä tilamäärällä kuin mitä Frankfurtin lentoasema

esittää tarvittavan toista palvelujen tarjoajaa varten. Ne muistuttavat myös, että silloin kun Delta vielä harjoitti omahuolintaa, sillä oli käytössään vain 8 000 m^2 ja silti sen kaluston avulla olisi voitu hoitaa jopa 10 prosenttia lentoaseman maahuolintapalveluista. Lentoliikenneyhtiöiden mielestä markkinoiden avaamiseen tarvittava tila on siis vähäisempi kuin Frankfurtin lentoaseman esittämä, ja niiden mielestä tämä tila olisi helposti järjestettävissä. Ne muistuttavat myös, että osa kalustosta voidaan jättää yöksi vapaina oleville seisontapaikoille, kuten monilla lentoasemilla tehdään ilman sen kummempia ongelmia. Lopuksi ne vielä paheksuvat sitä, että kaikki käytettävissä olevaa tilaa on vuosien ajan varattu järjestelmällisesti muuhun kuin maahuolintaan.

III **POIKKEUKSEN ARVIOINTI DIREKTIIVIN 96/67/EY SÄÄNNÖSTEN KANNALTA**

1. *Voimassa olevat säännöt maahuolinnasta*

1.1. **Mahdollisuudet rajoittaa pääsyä markkinoille**

Direktiivissä säädetään mahdollisuudesta avata markkinat eri tahtiin riippuen siitä, miten maahuolinta järjestetään (omahuolinta tai palvelujen tarjonta) ja mikä on lentoaseman liikenteen merkitys. Ottaen huomioon liikenteen määrä Frankfurtin lentoasemalla tämän olisi direktiivin 1 artiklan mukaisesti sallittava omahuolinnan harjoittaminen 1 päivästä tammikuuta 1998 ja avattava kolmansille tarjottavien palvelujen markkinat 1 päivästä tammikuuta 1999.

Poikkeuspäätöksessä mainittujen huolintapalvelujen markkinoille pääsyä koskevat yleissäännöt vahvistetaan direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa. Nämä säännöt on sisällytetty Saksan asetuksen (Umsetzungsverordnung) 3 §:n 2 momenttiin. Näillä jäsenvaltio voi rajoittaa pääsyn markkinoille vähintään kahteen palvelujen tarjoajaan ja kahteen omahuolintaa harjoittavaan käyttäjään, jotka on valittava objektiivisin, avoimin ja syrjimättömin perustein.

Direktiivin 6 artiklan 4 kohdan mukaan jokaisella lentoaseman käyttäjällä on oltava todellinen valinnanmahdollisuus vähintään kahden maahuolintapalvelujen tarjoajan välillä riippumatta sille osoitetusta lentoaseman osasta.

Jos huolintapalveluiden tarjoamista kolmansille ja/tai omahuolinnan harjoittamista on mahdotonta vapauttaa direktiivissä säädetyssä laajuudessa esimerkiksi lentoaseman ruuhkautuneisuudesta tai käyttöasteesta johtuvien erityisten tila- tai kapasiteettiongelmien vuoksi, asianomainen jäsenvaltio voi 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella varata oikeuden näiden palvelujen tarjoamiseen yhdelle palvelujen tarjoajalle ja/tai kieltää omahuolinnan tai rajoittaa se yhteen käyttäjään 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella. Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa täsmennetään kuitenkin, että

a) poikkeuksissa on yksilöitävä maahuolintalaji tai -lajit, joille poikkeus myönnetään, ja käytettävissä olevaan tila- tai kapasiteettiongelmat, joilla poikkeusta perustellaan, ja

b) poikkeuksiin on liitettävä mukaan suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla vaikeudet voidaan poistaa.

Lisäksi poikkeus ei saa:

a) rajoittaa tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteuttamista,

b) vääristää kilpailua,

c) koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen.

Direktiivin päätavoite on vapauttaa maahuolintapalvelujen markkinat. Kolmansille asetetut rajoitukset estävät niitä tarjoamasta palveluja vapaasti. Tilannetta voidaan verrata vapaata palvelujen tarjoamista rajoittaviin valtion toimenpiteisiin, Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, tuomiot 23.7.1991 asiassa C-288/89 (Mediawet) ([1]) ja asiassa C-76/90 (Säger v. Dennemeyer) ([2]). Toimenpiteet, joilla suljetaan pois tai kielletään palvelujen tarjoajien toiminta, on voitava perustella pakottavin yleisen edun mukaisin syin eikä pelkästään taloudellisin syin, ja niiden on oltava tavoitteisiin nähden suhteutettuja, vaikka niitä sovellettaisiin yhtäläisesti kansalaisuudesta riippumatta palvelujen tarjoajiin.

1.2. **Menettely**

Direktiivin 9 artiklan 6 kohdassa säädetään, että 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti myönnettyjen, omahuolintaa koskevien poikkeusten voimassaoloaika voi olla enintään kolme vuotta ja ne voidaan uusia kerran. Sen sijaan 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti myönnetyt, kolmansille tarjottavia palveluja koskevat poikkeukset eivät saa olla kestoltaan kahta vuotta pidempiä. Tämä kahden vuoden jakso voidaan tietyin ehdoin uusia toiseksi kahden vuoden jaksoksi.

Direktiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti Saksan viranomaiset ovat sitoutuneet siihen, että poikkeuksen myöntämisestä tehty päätös tulee voimaan vain, jos komissio hyväksyy sen.

Komission tulee tarkastella jäsenvaltion myöntämää poikkeusta 9 artiklan 3, 4 ja 5 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja joko hyväksyä päätös, vastustaa sitä tai vaatia jäsenvaltiota muuttamaan päätöksen soveltamisalaa tai rajoittamaan se niihin lentoaseman osiin, joilla mainittuja rajoitteita todella on.

Komission on tarkastelussaan keskityttävä kolmeen seuraavaan kohtaan:

a) Poikkeuksen oikeuttavien ja siten direktiivissä säädetyn laajuisen markkinoiden avaamisen estävien tila- ja kapasiteettiongelmien olemassaolo ja laajuus

([1]) Kok. 1991, s. I-4007.
([2]) Kok. 1991, s. I-4221.

b) Toimenpidesuunnitelma, jonka tulee olla uskottava ja toteutukseltaan ehdoton ja johon tulee sisältyä myös ne toimenpiteet, joihin lentoaseman on sitouduttava, sekä näiden toimenpiteiden toteuttamisaikataulu. Jos poikkeuspäätöksellä säilytetään täydellinen monopoliasema tiettyjen palvelujen osalta, jolloin lentoaseman käyttäjillä ei ole mahdollisuutta valita eikä mahdollisuutta harjoittaa omahuolintaa, (poikkeuksena edellä mainittu perinteinen omahuolinnan käyttäjä) komission on tarkasteltava esitettyä toimenpidesuunnitelmaa erityisen huolellisesti

c) Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisten periaatteiden noudattaminen, kilpailun vääristyminen, soveltamisalan laajuus).

Poikkeuksen myöntämisellä ei ole tarkoitus antaa lentoasemalle yleistä mukautumisaikaa sen ajan lisäksi, josta säädetään direktiivin 1 artiklassa. Poikkeuksella on tarkoitus auttaa lentoasemaa selviämään erityisistä rajoitteista, joita markkinoiden avaamisen yhteydessä saattaa esiintyä. Siten poikkeusta on tarkasteltava niiden erityisrajoitteiden perusteella, joiden esitetään estävän markkinoiden avaamisen säädetyssä aikataulussa. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, tuomio 20.4.1978 yhdistetyssä asiassa 80-81/77 Commissionnaires réunis v. Receveur des Douanes [1] ja tuomio 25.6.1992 asiassa C-116/91 (British Gas) [2], jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen kattavuus on määritettävä ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tavoitteet.

Poikkeuspäätöstä on siis tarkasteltava näiden eri näkökohtien kannalta.

Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huolellisesti tarkastellut ilmoitettuja tila- ja kapasiteettirajoitteita, päätöksen tarkoituksenmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä rajoitteiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Se on tukeutunut etenkin Saksan viranomaisten esittämiin selvityksiin, vierailuihin Frankfurtin lentoasemalla ja teettämäänsä selvitykseen. Selvitys liittyi edellä mainittuun, perustamissopimuksen 86 artiklan nojalla esitettyyn valitukseen ja siinä pyrittiin kartoittamaan tila- ja kapasiteettiongelmia, joita maahuolintapalvelujen markkinoiden avaaminen voisi lentoasemalla aiheuttaa. Tämän selvityksen "Ground Handling at Frankfurt Airport" laati Cranfieldin yliopiston "College of Aeronautics-Air Transport Group", ja tulokset toimitettiin komissiolle kesäkuussa 1997. Komissio on ottanut huomioon myös Frankfurtin lentoaseman esittämät huomautukset tähän Cranfieldin yliopiston selvitykseen, jotka Saksan viranomaiset toimittivat komissiolle 30. lokakuuta 1997. Lisäksi komissio on kuullut Saksaa 4 päivänä joulukuuta 1997 ja FAG:ia 29 päivänä joulukuuta 1997 käsillä olevasta arvioinnista.

[1] Kok. 1978, s. 927.
[2] Kok. 1992, s. I-4071, 12 kohta.

2. ***Tila- ja kapasiteettiongelmat***

Saksan ilmoituksesta ilmenee ensinnäkin, että lentoasemalla ei nykyisin ole riittävästi tilaa sitä ylimääräistä kenttäkalustoa varten, jota tarvittaisiin toisen palvelujen tarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan käyttäjän toimintaan.

Johdanto

Ennen lentoaseman tila- ja kapasiteettirajoitteiden arvioimista on tarpeen kerrata joitakin yleisesti hyväksyttyjä periaatteita.

Päätöksen tueksi esitetyistä selvityksistä (NACO, Fraunhofer) ja komission teettämästä selvityksestä (Cranfield) ilmenee, että lentoaseman nykyisen kaluston määrä ei vaikuta liialliselta ja että FAG yrittää optimoida kaluston käyttöä tarpeiden suunnittelulla.

Omahuolintaa harjoittavan käyttäjän tarpeita voidaan yleensä verrata kolmansille palveluja tarjoavan tarpeisiin, joskin eri lentoasemien tilanne ja etenkin lentoaseman suurimman lentoyhtiön aluskanta voi olla erilainen. Tässä vaiheessa voidaan puhua yleisesti toimijasta erottelematta palveluiden tarjoajia ja omahuolintaa harjoittavia (joskus kyse voi olla samastakin yhtiöstä).

Yhden tai usean uuden toimijan tulo edellyttää lisätilaa. Kaluston tarve puolestaan riippuu lentoliikenteen määrästä lentoaseman ruuhkaisimpaan aikaan. Monopolitilanteessa vertailukohtana käytetään siis lentoaseman ruuhkahuippua. Kilpailutilanteessa on otettava huomioon kunkin toimijan ruuhkahuippu, joka ei välttämättä vastaa lentoaseman yleistä ruuhkahuippua. Näin ollen lentoaseman kokonaiskaluston tarve on yhteenlaskettu summa kunkin toimijan enimmäistarpeista. Kilpailutilanne lisää siten kaluston ja sen säilyttämiseen tarkoitetun tilan tarvetta.

Kilpailu johtaa kuitenkin nykyisin monopoliasemassa olevan toimijan markkinaosuuden pienenemiseen eli myös sen kalusto- ja säilytystilan tarpeen pienenemiseen. Tällaiset vaikutukset on syytä ottaa huomioon, vaikkakaan tarpeet eivät välttämättä pienene suhteessa markkinaosuuden laskuun. On vaikea arvioida kilpailun vaikutuksia eri palvelujen tarjoajien markkinaosuuksiin, sillä vaikutus riippuu sekä markkinaosuuksista että asiakkaiden jakautumisesta.

2.1. **Frankfurtin lentoasemalla käytettävissä oleva tila**

FAG:n teettämistä selvityksistä ilmenee, että käytettävissä olevasta 148 000 m²:n kokonaistilasta lentoaseman omassa käytössä on nykyisin 146 000 m². Nämä tiedot koskevat nykytilannetta, toisin sanoen FAG hoitaa kaikkien lentojen huolintapalvelut, mukaan lukien ne aiempaa harvemmat lennot, jotka Delta vielä vuonna 1997 on lentänyt tältä lentoasemalta. Tällä hetkellä Frankfurtin lentoaseman tilaongelma ei siis ole merkittävä. FAG:n mukaan yhdenkin uuden toimijan tulo aiheuttaisi 32 000 m²:n tilavajeen.

NACOn selvityksissä muistutetaan, että ennen vuotta 1997 vallinneessa tilanteessa, jolloin Delta harjoitti omahuolintaa ja jolloin sillä oli nykyistä enemmän lentoja, tilavaje oli 13 725 m². Lentoaseman ennakoitavissa oleva ja suunniteltu liikenteen kasvu huomioon ottaen tämä vaje nousisi 16 300 m²:iin vuonna 2000. FAG arvioi lisäksi, että saman hypoteesin mukaan toisen palvelujen tarjoajan tulo nostaisi vajeen 32 200 m²:iin vuonna 1997 ja yli 35 000 m²:iin vuonna 2000.

Nämä selvitykset antavat komissiolle aihetta useisiin huomautuksiin:

a) *Esitetyt arviot*

NACOn selvityksissä arvioidaan piirustusten perusteella tilaa olevan käytettävissä 148 000 m², mutta FAG:n komissiolle 16 päivänä toukokuuta 1997 toimittamien tietojen mukaan vuonna 1997 käytettävissä oli todellisuudessa vain 138 235 m². FAG:n mukaan kenttäkaluston säilyttämiseen käytettävissä oleva tilaa on vähennetty vuodesta 1994 toisaalta uusien seisontapaikkojen luomiseksi, jotta vastattaisiin kapasiteetin kysyntään, ja toisaalta uuden paloaseman rakentamiseksi.

b) *Deltan vetäytyminen*

NACO esittää tilavajeeksi 32 000 m², jos markkinat avattaisiin kilpailulle. Komissiolle lähetetyssä ilmoituksessa mainitaan jopa 35 000 m²:n vaje. Tässä hypoteesissa viitataan kuitenkin tilanteeseen, jossa lentoasemalle tulisi uusi palvelujen tarjoaja Deltan omahuolinnan lisäksi. Hypoteesin lähtökohtana ei siis ole toisen palvelujen tarjoajan tulo (yhteensä kaksi toimijaa) vaan kaksi palvelujen tarjoajaa — tai yksi palvelujen tarjoaja ja yksi omahuolintaa harjoittava käyttäjä — FAG:n itsensä lisäksi (siis yhteensä kolme toimijaa). Tilanne ei vastaa enää todellisuutta, koska Delta on luopunut omahuolinnasta.

Deltan vetäytyminen sekä omahuolinnan lopettaminen että lentojen määrän vähentäminen on vapauttanut tilaa käyttöön. Silloin kun Delta vielä harjoitti omahuolintaa, sillä oli vain 17 päivittäistä lentoa, joiden huolintapalvelut se hoiti enimmäkseen omalla kalustollaan, joka olisi riittänyt hoitamaan jopa 13 lentoa samaan aikaan päivästä. Vapautunut tila on siten varsin huomattava, arviolta 8 000 m².

Saksan poikkeuspäätökseen liitetyssä aineistossa muistutetaan, että FAG on käyttänyt ainakin osaa vapautuneesta tilasta tarjotakseen huolintapalveluja jäljelle jääneille Deltan lennoille ja joidenkin muiden liikenteenharjoittajien lennoille. Deltan vetäytyminen on siten parantanut FAG:n edellytyksiä tarjota huolintapalveluja, sillä se on saanut omaan käyttöönsä enemmän tilaa. Se että Delta harjoitti omahuolintaa vuoden 1997 alkuun, osoittaa kuitenkin, ettei toisen palvelujen tarjoajan tai omahuolintaa harjoittavan toiminta lentoasemalla ole mahdotonta.

c) *Uusi palvelujen tarjoaja*

NACOn selvityksissä pyritään osoittamaan, että olisi mahdotonta päästää lentoasemalle uutta palvelujen tarjoajaa tai omahuolintaa harjoittavaa käyttäjää. Niissä esitetään myös sellainen päätelmä, että lentoaseman olisi koordinoitava kaikkia huolintapalveluja. On kuitenkin mainittava, että historiallisista syistä kuriiripalvelu Federal Express on harjoittanut ja saa edelleen poikkeuspäätöksen mukaan harjoittaa omahuolintaa tiettyjen palvelujen osalta. Samoin SAS harjoitti joitakin omahuolintapalveluja vuoteen 1995. Yhtiöiden toiminta oli tai on Federal Expressin kohdalla tosin hyvin pienimuotoista ja rajoittuu ainoastaan tiettyihin lentoaseman osiin, jotka on tarkoitettu rahdin ja postin käsittelyyn eivätkä liity matkustajaterminaaleihin. Tätä toimintaa voidaan pitää merkitykseltään vähäisenä direktiivin soveltamisen kannalta. Näin ei kuitenkaan ollut terminaalissa 2 toimineen Deltan kohdalla, mikä osoittaa, että toinen toimija FAG:n lisäksi ei vaikeuta lentoaseman toimintaa kokonaisuudessaan.

d) *Esitetyt laskelmat*

Cranfieldin selvityksessä arvioidaan käytettävissä olevaksi tilaksi 164 000 m². Tämä saadaan laskemalla yhteen FAG:n ilmoittama nykyisin käytettävissä oleva tila 138 000 m² ja ottamalla huomioon sekä tiettyjen rahtialueiden laajentamisen myötä saatava tila (51 000 m²) että toisaalta uusien rakennusten viemä tila (25 000 m²).

2.2. **Tilatarpeet**

Poikkeuspäätöstä tukevissa NACOn selvityksissä esitetyt tarpeet antavat aihetta huomautuksiin sekä esitettyjen lukujen että tilankäytön osalta.

a) *Arviot*

NACOn selvityksestä 27 päivältä lokakuuta 1995 ilmenee, että toisen palvelujen tarjoajan tulon aiheuttama lisätilan tarve olisi 20 000 m², jolloin olisi yhteensä kolme toimijaa eli FAG:n lisäksi Delta harjoittaisi vielä omahuolintaa. Nykyisessä tilanteessa kun Delta on vetäytynyt pois ja FAG:n omassa käytössä on 146 000 m², NACO arvioi lisätarpeeksi 32 000 m² (eli yhteensä 178 000 m²) eikä 20 000 m² kuten silloin, kun Delta vielä oli läsnä. Lisäksi NACOn selvityksistä ilmenee, että sen hypoteesin mukaan, että Delta olisi jatkanut omahuolinnan harjoittamista eli lentoasemalla olisi ollut toinen toimija (omahuolintaa harjoittava), tilan kokonaistarpeeksi arvioitiin vain 155 000 m².

Deltan osuutta tilan lisätarpeesta (13 778 m²) ei pitäisi kuitenkaan laskea yhteen uuden palvelujen tarjoajan tulosta aiheutuvan tilantarpeen kanssa, sillä tämä tilantarve ei johdu itsenäisestä palvelujen tarjoajasta vaan Deltasta. Delta on lopettanut omahuolinnan harjoittamisen, joten Deltan lennoille tarjottavista huolintapalveluista aiheutuva tilantarve sisältyy jo FAG:n käytössä oleviin 146 000 m²:iin. Uuden itsenäisen palvelujen tarjoajan tulosta aiheutuva lisätilan nettotarve monopolitilanteeseen verrattuna on siis pikemmin noin 18 500 m² (32 000 – 13 725). Nykytilanteessa, jossa FAG on ainoa toimija, voidaan olettaa, että tilan kokonaistarvekin olisi vähäisempi eli 165 000 m² (146 000 + 18 500) eikä NACOn ilmoittamat 178 000 m².

Lisäksi NACOn hypoteesissa Deltalla oli enemmän lentoja kuin vuonna 1997 ja silti sen kalustolla olisi voitu hoitaa vielä enemmän lentoja. Itse asiassa Delta pystyi säilyttämään 8 000 m²:n alueella kaiustoa, jonka avulla se olisi voinut hoitaa useimmat huolintapalvelut 8 – 10 prosentille lentoaseman kaikista lennoista.

Tämä osoittaa selvästi, että tällaisen markkinaosuuden edellyttämä tilantarve on paljon vähäisempi kuin NACOn selvityksissä arvioidaan. Deltan markkinaosuus oli sitä paitsi samaa luokkaa kuin NACOn selvityksessä käytetty oletus, ja koska Delta ei liikennöinyt iltapäivisin, sillä piti olla tarpeeksi tilaa koko kalustonsa säilyttämistä varten. Vastaavaa tarvetta ei ole sellaisella palvelujen tarjoajalla, jolla on useita asiakkaita ja joka voi siten jakaa palvelunsa tasaisemmin koko päivälle.

Toisaalta NACOn arvio perustuu kunkin palvelujen tarjoajan tarpeisiin kiireisimpänä ajankohtana. Arviossa lasketaan yhteen jokaisen palvelujen tarjoajan koko kalustonsa säilyttämiseen tarvitseman tilan kokonaistarve ottamatta huomioon, että varsinkin Frankfurtin kaltaisella lentoasemalla, jossa liikenne on vilkasta, huomattava osa kalustosta on lähes koko ajan käytössä eikä suinkaan säilytyksessä suurinta osaa päivästä. Kalusto on säilytyksessä öisin, jolloin huollettavia lentoja ei ole, joten säilytykseen voidaan käyttää vapaita seisontapaikkoja, kuten nykyisinkin tehdään.

Markkinoiden avaamisen aiheuttama tilantarve riippuukin suureksi osaksi asiakkaiden jakautumisesta palvelujen tarjoajien kesken ja toimintojen jakautumisesta pitkin päivää.

NACOn ja Cranfieldin erilaisten arvioiden perusteella ja ottaen huomioon eri hypoteesit, jotka koskevat asiakkaiden jakautumista sekä mahdollisuuksia jakaa huolintapalvelut pitkin päivää, voidaan arvioida, että

i) tilantarve vaihtelee välillä 104 000 – 165 000 m²

ii) käytettävissä olevaa tilaa on 148 000 – 164 000 m².

Jopa NACOn valitseman kaikkein pessimistisimmän hypoteesin mukaan (tarve 165 000 m² ja käytettävissä 148 000 m²) olisi mahdollista säilyttää 90 prosenttia tarvittavasta kalustosta. Lentoasemalla, jossa ruuhkahuippuja on hyvin vähän, kuten FAG ilmoittaa, vähintään 10 prosenttia kalustosta on aina käytössä eikä pysäköitynä. Ruuhkahuippujen ulkopuolella kalustoa voidaan säilyttää vapailla seisontapaikoilla.

b) *Käytettävissä olevan tilan käyttö*

Kuten jo on mainittu, 9 artiklaa on tulkittava suppeasti ja ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tarkoitus. Direktiivin tarkoituksena on otsikkonsa mukaisesti pääsy maahuolinnan markkinoille, ja vapaan markkinoille pääsyn periaate täsmennetään selkeästi 6 ja 7 artiklassa, joskin jäsenvaltioille annetaan tiettyjä mahdollisuuksia rajoittaa pääsy vähintään kahteen toimijaan joidenkin palvelujen osalta.

Komission mielestä direktiivin tavoite merkitsee, että poikkeuksen perusteena voidaan käyttää ainoastaan 9 artiklassa mainittuja rajoitteita, jotka itsessään estävät direktiivin soveltamisen. Sen sijaan ei voida hyväksyä lentoaseman itsensä luomia rajoitteita, jollainen tapaus on Deltalta vapautuneen tilan käyttöönotto direktiivin antamisen jälkeen. Esteeseen vetoava taho ei saa itse aiheuttaa estettä markkinoiden avaamiselle.

Lentoasemalla on vapautunut käyttöön uutta tilaa useiden vuosien ajan. Lentoaseman kehittämissuunnitelmat osoittavat kuitenkin, että nämä uudet tilat on aina ohjattu ja ohjataan edelleen muuhun kuin maahuolinnan käyttöön, myös sellaiseen kaupalliseen toimintaan, joka ei ole välttämätöntä lentoliikenteen hoitamisen kannalta.

Tilanpuute sinänsä ei estä uuden toimijan tuloa Frankfurtin lentoasemalle, mutta FAG:n tapa jakaa käytettävissä olevaa tai vapautuvaa tilaa voisi aiheuttaa ongelmia uuden toimijan tulon yhteydessä.

Vuoteen 1997 asti Delta harjoitti omahuolintaa, eikä tämä estänyt maahuolinnan asianmukaista sujumista Frankfurtin lentoasemalla. FAG:n esittämä tilavaje ei haitannut lentoaseman moitteetonta toimintaa, heikentänyt palvelujen laatua eikä muutenkaan huonontanut lentoaseman mainetta edes tilanteessa, jossa FAG:n lisäksi yksi lentoyhtiö harjoitti omahuolintaa.

Saksa ei osoita, että lentoasemalle olisi mahdotonta päästää uutta toimijaa.

länsiosassa ei ole juuri muita liikenteenharjoittajia kuin Lufthansa ja Condor. FAG:n esittämien (Fraunhofer, kesäkuu 1997, selvityksen viimeinen liite) lentosuunnitelmien mukaan 94 prosenttia tämän osan toiminnoista oli Lufthansan ja Condorin suorittamia. Muiden liikenteenharjoittajien osuus tässä osassa lentoasemaa oli vain 124 lentotapahtumaa viikossa (eli noin yksi tapahtuma kolmessa päivässä kullakin alueen seisontapaikalla). Toisaalta Lufthansan ja Condorin lennot tämän alueen ulkopuolella ovat hyvin vähäisiä, lukuun ottamatta seisontapaikkaa B2, joka on lähes kokonaan Lufthansan käytössä. Näin ollen tällä alueella toimisi joka tapauksessa lähinnä vain yksi palvelujen tarjoaja (joko FAG, itsenäinen palvelujen tarjoaja tai omahuolintaa harjoittava Lufthansa). Ei ole teknisiä rajoitteita sille, että Lufthansan tarvitsemat huolintapalvelut toimittaisi toinen palvelujen tarjoaja kuin terminaalin 1 itäosassa toimiva.

2.3. **Lentoaseman sijoittelusta aiheutuvat ongelmat**

Jollei tilantarve oikeuta monopolin säilyttämistä koko lentoasemalla, olisi tarkasteltava sitä, onko infrastruktuurien sijoittelun puolesta mahdollista avata markkinat kaikissa osissa lentoasemaa ja missä laajuudessa avaamista voidaan suunnitella. Tässä vaiheessa on tarkasteltava yksityiskohtaisemmin lentoasemaa ja sen molempia terminaaleja.

Terminaalin 2 yhteydessä voidaan huoltaa 13 putkipaikkaa, 18 ulkopaikkaa aivan terminaalin edustalla ja lähialueen lentoliikenteen käytössä olevaa 11 seisontapaikkaa. Terminaalia 2 käyttää suuri joukko eri lentoyhtiöitä, jotka eivät yleensä paikoita ilma-aluksiaan terminaalin 1 tasolle. Tämän terminaalin suora muoto auttaa välttämään liikenneongelmia. Cranfieldin selvityksen mukaan matkatavaroiden lajitteluun varatut tilat riittävät uusille toimijoille. Huomattava määrä tilaa vapautui Deltan lopetettua omahuolinnan, joskin osa tästä tilasta on sittemmin varattu FAG:n kalustolle. Terminaalin 2 osalta ei siten ole sellaisia tila- tai liikenneongelmia, jotka estäisivät uuden toimijan tulon, sillä Delta harjoitti siellä omahuolintaa useiden vuosien ajan. Mahdottomuus avata markkinoita ei vaikuta suinkaan aukottomasti todistetulta, eikä monopolin säilyttäminen tässä osassa lentoasemaa ole perusteltua. Cranfieldin selvityksen mukaan tässä terminaalissa käytettävissä oleva tila ei kuitenkaan riitä samanaikaisesti useammalle kuin kolmelle palvelujen tarjoajalle (palveluja tarjoavia tai omahuolintaa harjoittavia).

Sen sijaan terminaalissa 1 toimijoiden lisääntyminen vaikeuttaisi huomattavasti kenttäajoneuvojen liikennettä. Terminaalin 1 matkustajalaiturien A ja B sekä B ja C väliset ”pussinperät” vaikeuttavat jo nykyisin ilma-alusten siirtämistä. Useiden palvelujen tarjoajien tai omahuolintaa harjoittavien käyttäjien toiminta olisi ongelmallista. Palvelujen tarjoajien lisääntyminen olisi todennäköistä terminaalin itäosassa, jossa on useita käyttäjiä. Sitä vastoin

FAG ilmoitti 7 päivänä tammikuuta 1998 lukujen muuttumisesta siten, että elokuussa 1997 muiden lentoyhtiöiden kuin Lufthansan osuus terminaalin länsiosan liikenteestä oli keskimäärin 12,2 prosenttia ja näitä eri käyttäjiä oli 18. Komissio ei ole vakuuttunut, että tällainen lisäys aiheuttaisi vakavaa ruuhkautumista, vaikka luvut olisivat totuudenmukaisia ja edustavia. On hyvä muistaa myös, että FAG vastaa seisontapaikkojen jakamisesta eri käyttäjien kesken ja voi siten pyrkiä vähentämään ongelmaa. Edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti ainoastaan 9 artiklassa tarkoitettuja rajoitteita voidaan käyttää poikkeuksen perusteena. Este markkinoiden avaamiselle ei saa johtua esteeseen vetoavan osapuolen toiminnasta.

Terminaalin ulkoinen rakenne itsessään ei ole mikään peruste monopolin ylläpitoon. Koska direktiivissä rajoitetaan kestoltaan enintään kahteen vuoteen jäsenvaltion mahdollisuus myöntää poikkeus 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla ja koska siinä säädetään myös, että lentoaseman käyttäjillä on oltava todellinen valinnanmahdollisuus riippumatta niille osoitetusta lentoaseman osasta, jäsenvaltio ei saa rajoittaa käyttäjien oikeutta sellaisten rajoitteiden perusteella, joiden muuttamiseen poikkeuksen voimassaoloaikana ei ole varauduttu. Jokaiseen poikkeukseen on liitettävä mukaan suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla poikkeuksen myöntämisen perusteena olevat rajoitteet voidaan poistaa.

Nyt esitettyyn poikkeukseen ei ole liitetty suunnitelmia terminaalin 1 muuttamiseksi ja mainittujen rajoitteiden poistamiseksi. Tämän vuoksi esitetty asiantila ei riitä yksin perusteeksi monopoliaseman säilyttämiseen sitä päivämäärää 1 päivää tammikuuta 1999 pidemmälle, joka direktiivin 1 artiklassa asetetaan markkinoiden avaamiselle Frankfurtin kaltaisella lentoasemalla.

2.4. **Käynnissä olevat työt**

Poikkeuksessa tukeudutaan myös siihen, että terminaalin 1 matkustajalaiturilla A on käynnissä rakennustöitä, joiden tarkoituksena on luoda uusia seisontapaikkoja ja vähentää lentoaseman riippuvuutta kentän länsiosassa sijaitsevista ulkopaikoista. Toisaalta koko terminaalia 1 ollaan mukauttamassa Schengenin sopimusta vastaavaksi. Tässä erityisessä tapauksessa se käsittää sen tasojen kaksinkertaistamisen. Terminaali 2 jo vastaa näitä säännöksiä. Rakennustyöt on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2000 lopussa. Laajennuksen ansiosta voitaneen lisätä putkipaikkojen määrää ja siirtää tietyt ulkopaikat nykyistä lähemmäksi, mikä nopeuttaa matkustajien lähtöä ja saapumista sekä ajoneuvoliikennettä alueella.

Töiden aikana liikenneongelmat pahenevat nykyisestä aiheuttaen ongelmia matkustajalaituri A:n pohjoisessa osassa. Saksan viranomaisten toimittaman, tilasuunnitelman 16 päivältä toukokuuta 1994 mukaan lisätoimijan jatkuva toiminta estyy terminaalissa 1 matkustajalaiturin C seisontapaikalle C15 asti eikä siten salli kahta samanaikaista toimijaa. Samasta syystä toimijoiden määrä on rajoitettava yhteen seuraavissa tapauksissa: matkustajalaiturien välisellä alueella tapahtuva toiminta sekä ulkopaikkojen ja terminaalin 1 välinen matkustajien, matkatavaroiden, miehistön, rahdin ja postin kuljetus. Rakennustöistä johtuva este markkinoiden avaamiselle näiden töiden poikkeuksellisen ja väliaikaisen vaikutuksen takia voidaan hyväksyä poikkeuksen perusteeksi.

2.5. **Vaikutukset kapasiteettiin**

Saksa väittää, että huolintapalveluiden markkinoiden avaaminen edellyttäisi ulkopaikkojen muuttamista kenttäkaluston säilytysalueeksi, mikä vähentäisi lentoaseman kokonaiskapasiteettia.

Tämä väite liittyy suoraan aiemmin esitettyyn tilanpuutteen väitteeseen, sillä se perustuu oletukseen, että toisen toimijan tarvitsema tila voitaisiin saada vain ottamalla muuhun käyttöön nykyisiä ilma-alusten seisontapaikkoja. Todisteita tällaisista rajoitteista ei ole ainakaan toistaiseksi esitetty.

Kuten kerran on jo esitetty lentoaseman kokonaisalue on kasvanut vain 2,4-kertaisesti viimeisten 40 vuoden aikana, vaikka matkustajamäärä on kasvanut samaan aikaan 130-kertaisesti. Tämän jälkeen päätöksessä vedotaan nykyistä tarjontaa paljon suurempaan kapasiteetin kysyntään.

Kapasiteettirajoitteet ovat perusteltuja rakenteiden sijoittelun vuoksi, etenkin pitkittäismuoto johtaa väistämättä siihen, että lähes kaksi kolmasosaa seisontapaikoista on ulkopaikkoja. Toisaalta liian lyhyt etäisyys kahden kiitoradan välillä estää järjestämästä niiden liikennettä itsenäisesti. Lentoasema voi käyttää vain yhtä kiitorataa kerralla, mikä vie paljon aikaa ja kapasiteettia. Rajoitteet johtavat myös kuljetuskaluston käytön lisääntymiseen.

Saksan viranomaisten päätöksen tueksi esitetyn aineiston mukaan lentoasemalta puuttuu jo nykyisin 11 ilma-alusten seisontapaikkaa. Vaje pakottaa käyttämään kaikkia seisontapaikkoja ja lisäksi hyödyntämään kaiken vapautuvan tilan uusien seisontapaikkojen luomiseksi, mikä estää varaamista pysäköintitilaa kenttäajoneuvoille.

Esitetyn aineiston mukaan lentotapahtumien lisäämistä koskeva lentoaseman kehittämissuunnitelma on toteutettavissa vain, jos ilma-alusten seisontapaikkoja lisätään riittävästi. Palvelujen lisätarjoajan tulo haittaisi kaivatun kapasiteetin saavuttamista aiheutuvan tilanmenetyksen vuoksi.

Saksan esittämät kapasiteettirajoitteet ja markkinoiden avaamisen seuraukset eivät oikeuta säilyttämään täydellistä monopolia.

Ensiksi minkään lentoaseman pinta-ala ei voi kasvaa suhteessa liikenteen kasvuun. Kapasiteetti vaihtelee laajentamispäätösten mukaan. Useimmilla Euroopan suurista lentoasemista kysyntä ylittää käytettävissä olevan kapasiteetin, eikä Frankfurtin lentoasema siten ole mitenkään poikkeus. Lentoaseman toiminta ja palvelujen taso osoittavat, että tähän asti kapasiteettiongelmat on kyetty voittamaan, vaikka matkustajia oli 38,8 miljoonaa vuonna 1996 (vastaavasti 300 000 matkustajaa vuonna 1950). Esitetyt luvut eivät itsessään osoita ylitse pääsemätöntä kapasiteettiongelmaa. Suunniteltu seitsemän seisontapaikan sulkeminen ei vaikuta lentoaseman nykyiseen kokonaiskapasiteettiin. Joka tapauksessa paikat olisi suljettu uuden infrastruktuurin rakentamiseksi. Rakennustöiden myötä saatavien paikkojen määrä on suurempi kuin suljettavat seitsemän paikkaa. Seisontapaikkojen kokonaismäärä 156 jos otetaan huomioon matkustajalaiturin A laajentamisesta seuraavat paikat ja molemmat terminaalit yhdistävän matkustajalaiturin C paikat osoittaa, että muihin lentoasemiin verrattuna Frankfurtissa on mahdollista vastata lentoaseman odottamaan kysyntään, joka on 80 lentotapahtumaa tunnissa vuonna 2000. Seisontapaikkojen määrä ei siis ole Frankfurtin lentoaseman kapasiteetin suhteen ratkaiseva tekijä.

Saksan viranomaisten perustelut pohjautuvat vaikutuksiin, joita toisen huolitsijan tulolla olisi suunniteltuun kapasiteetin lisäykseen. Saksan viranomaiset ilmaisevatkin selvästi, että kapasiteetin erittäin huomattava lisääminen on lentoaseman asettama painopiste tuleville vuosille.

Kaluston ja henkilöstön tarve tiettynä ajankohtana riippuu ensisijaisesti huolintapalveluja tarvitsevien ilmaalusten määrästä, ei palveluja tarjoavien huolintayritysten lukumäärästä. Samoin lentoaseman päätös suunnitella kapasiteetin lisäystä voi tyydyttää osan lentoyhtiöiden kysynnästä.

Päätöstä kapasiteetin lisäämisestä ei voida pitää pelkästään lentoaseman taloudellisiin etuihin liittyvänä, vaan sillä on laajempaakin taloudellista merkitystä, epäilyksettä lentoasemien on kuitenkin noudatettava direktiiviä, ja poikkeus voidaan myöntää ainoastaan, jos markkinoiden avaaminen ei ole mahdollista. Kyseisessä tapauksessa poikkeuksen ajallinen rajoitus itsessään riittäisi sen perusteeksi. Päinvastainen antaisi lentoasemalle oikeuden määritellä itse, ja niin pitkäksi aikaa kuin se haluaa, tavoitteita, jotka se asettaa lainsäädännön noudattamisen edelle. Mikä tahansa lentoasema voisi vedota samaan Saksan viranomaisten esittämään perusteeseen joskin ehkä hieman eri sävyyn sillä maahuolintapalveluja varten varattu ylimääräinen tila on joka tapauksessa poissa muihin tarkoituksiin käytettävissä olevasta tilasta. Direktiivissä esitetty ongelma on toinen: vastattava kysymys on onko 9 artiklan 4 kohdan mukaisia tila- tai kapasiteettirajoitteita olemassa, jotka eivät salli markkinoiden avaamista. Ratkaisevia eivät ole toiveet tai päätökset kapasiteetin lisäämisen mahdottomuudesta. Saksan viranomaiset eivät ole esittäneet todisteita, että markkinoiden avaaminen olisi mahdotonta.

Seisontapaikkojen suunnitellun kokonaismäärän (156) pitäisi riittää vastaamaan tarpeisiin, joita kiitoratojen kapasiteetin lisäys aiheuttaa.

Saksa perustelee poikkeuspäätöstä myös markkinoiden avaamisen vaikutuksilla järjestelmän hallintoon, matkatavaroiden käsittelyyn sekä Frankfurtin palvelujen laatuun ja etenkin vähimmäisvaihtoaikaan. Direktiivin 9 artiklassa sallitaan poikkeuksen myöntäminen ainoastaan tila- ja kapasiteettirajoitteiden perusteella, joten komissio ei voi hyväksyä tätä perustetta.

3. *Toimenpidesuunnitelma*

Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaan poikkeuspäätökseen on liitettävä suunnitelma asianmukaisista toimenpiteistä rajoitteiden poistamiseksi.

Saksan päätöksen perusteena on lentoaseman tilanpuute ja ruuhkautuneisuus. Tilanpuutetta ei kuitenkaan ole todistettu, ja komission mielestä ruuhkautuneisuus rajoittuu terminaaliin 1. Päätöksestä puuttuu kuitenkin suunnitelma ruuhkautuneisuuden kokonaisratkaisusta. Lisäksi poikkeusta perustellaan ruuhkautuneisuuden pahenemisella terminaalissa 1.

Lentoasemalla on todellakin käynnissä rakennustöitä, joiden tarkoituksena on mukauttaa terminaali 1 Schengenin sopimukseen sekä laajentaa terminaalin 1 matkustajalaituria A (alpha). Laajennuksen ansiosta saadaan 12 uutta putkipaikkaa ja vastaavasti eräitä ulkopaikkoja voidaan siirtää lähemmäksi. Matkustajalaiturin A ja vastaavasti eräitä ulkopaikkoja voidaan siirtää lähemmäksi. Matkustajalaiturin A töiden valmistuessa vuoden 2000 lopussa vapautuvien ulkopaikkojen alue voidaan osoittaa huolintakaluston säilytykseen.

Töiden aikana sekä Schengenin sopimuksen määräyksiin mukauttamisesta että matkustajalaiturin A laajentamisesta johtuvat liikenneongelmat ovat liian suuria, jotta terminaaliin 1 voitaisiin päästää useita toimijoita, varsinkaan matkustajalaiturien välisiin molempiin ”pussinperiin”. Töiden valmistuttua jäljelle jää joitakin rajoitteita, mutta Saksan viranomaisten esittämän suunnitelman mukaan lentoasema sitoutuu avaamaan markkinat tällä alueella ja vapauttamaan kiitoradan ja terminaalin 1 väliltä seitsemää seisontapaikkaa vastaavan pysäköintitilan huolintakaluston säilytystä varten. Sitoumus koskee myös palvelujen tarjoajien valinnan järjestämistä heti vuoden 2000 alussa.

FAG:n sitoumusta varata joka tapauksessa viimeistään tuolloin vapautuvat seisontapaikat huolintakaluston säilytykseen, jotta markkinat voitaisiin avata, voidaan pitää direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisena toimenpiteenä rajoitteiden poistamiseksi.

4. *Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen perusteiden noudattaminen*

Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen perusteiden, direktiivin tavoite, kilpailun vääristymisen estäminen ja toimenpiteen tarkoituksenmukaisuus rajoitteisiin nähden, noudattamista ei nimenomaisesti mainita Saksan päätöksessä eikä tästä esitetä mitään vastaavia todisteita.

Toisin kuin Cranfieldin yliopiston selvityksen päätelmissä esitetään — päätelmät on toimitettu Frankfurtin lentoasemalle ja tiedoksi Saksan viranomaisille — ja vaikka eri terminaalit edellyttäisivät erilaista lähestymistapaa, poikkeuspäätöksessä ei tehdä minkäänlaista eroa terminaalien välillä eikä perustella lainkaan, minkä vuoksi markkinoita ei voida avata kummassakaan terminaalissa. Edellä esitettyjen, terminaalissa 2 käytettävissä olevaa tilaa koskevien huomioiden ja terminaalin 1 matkustajalaitureilla A ja B, joita käyttävät suurimmaksi osaksi saman yhtymän lentoyhtiöt, vallitsevan tilanteen perusteella komissio katsoo,

että poikkeuksen soveltamisala on tarpeettoman laaja, joten se ei noudata direktiivin 9 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan iii alakohdassa mainittua periaatetta.

IV PÄÄTELMÄT

Edellä mainittujen syiden vuoksi komissio arvioi, että Saksan esittämät väitteet, selvitykset ja suunnitelma eivät osoita sellaisten rajoitteiden olemassaoloa, että pyydetyt poikkeukset olisivat perusteltuja.

Kuultuaan Saksan viranomaisia ja neuvoteltuaan heidän kanssaan päätösluonnoksesta komissio katsoo, että Saksan viranomaisten tekemää ja 15 päivänä lokakuuta 1997 ilmoittamaa päätöstä on muutettava direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksynnän antamiseksi seuraavalla tavalla:

Terminaali 1

Myönnettyä poikkeusta direktiivin säännöksistä, jotka koskevat palvelujen tarjoamista kolmansille ja omahuolintaa, on sovellettava terminaalin itäosaan (Saksan toimittamassa Bestandplan 1994 -suunnitelmassa, matkustajalaiturin B itäosan seisontapaikat B2 – B42 ja matkustajalaiturin C paikat C2 – C15) ja matkustajien, matkatavaroiden ja miehistön sekä rahdin ja postin kuljetukseen ulkopaikoilla pysäköityjen ilma-alusten ja terminaalin välillä, koska rakennustyöt pahentavat terminaalin 1 ruuhkautuneisuutta. Sen sijaan terminaalin muissa osissa ei edellä mainittujen syiden vuoksi tule soveltaa kolmansille palvelujen tarjoamista koskevaa poikkeusta, ja omahuolintaa koskevissa määräyksissä on rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan lentoaseman käyttäjään.

Terminaali 2

Myönnetty poikkeus palvelujen tarjoamista kolmansille terminaalin 2 osalta on poistettava. Markkinat on avattava toiselle palvelujen tarjoajalle FAG:n lisäksi, jotta käyttäjät voivat valita ainakin kahden palvelujen tarjoajan välillä. Direktiivin mukaisesti myönnetyssä omahuolintaa koskevassa poikkeuksessa on kuitenkin rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan käyttäjään, koska terminaalissa käytettävissä oleva tila ei riitä useammalle kuin kolmelle toimijalle (palvelujen tarjoajat ja omahuolitsijat).

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Hyväksytään Flughafen Frankfurt/Main AG:lle myönnetty ja komissiolle 10 päivänä huhtikuuta ja 20 päivänä lokakuuta 1997 ilmoitetut poikkeuspäätökset, edellyttäen, että Saksa muuttaa niitä seuraavasti:

a) terminaalin 1 osalta sovelletaan direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan perusteella annettua poikkeusta ainoastaan matkustajalaiturin B itäosan seisontapaikkoihin B2 – B42 ja matkustajalaituriin C seisontapaikkaan C15 asti sekä matkustajien, matkatavaroiden, miehistön, rahdin ja postin kuljetukseen ilma-aluksen ja terminaalin välillä; matkustajalaiturin A ja matkustajalaiturin B länsiosan seisontapaikkojen B10 – B23 osalta ei sovelleta direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella annettua poikkeusta, ja direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella annettua poikkeusta on rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan käyttäjään

b) terminaalin 2 osalta ei sovelleta direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella annettua poikkeusta, ja direktiivin 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan perusteella annetussa poikkeuksessa on rajoitettava omahuolinnan harjoittamisoikeus yhteen ainoaan käyttäjään.

2 artikla

Saksan on ilmoitettava komissiolle 1 artiklan mukaisesti muutetuista poikkeuspäätöksistä ennen niiden voimaantuloa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 14 päivänä tammikuuta 1998.

Komission puolesta
Neil KINNOCK
Komission jäsen