II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 27 päivänä huhtikuuta 1999,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Roissy-Charles de Gaullen lentoasemaan

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 1067)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(1999/326/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,

ottaa huomioon Ranskan viranomaisten 8 päivänä tammikuuta 1999 esittämän pyynnön hyväksyä niiden tekemä päätös ja on kuullut kyseisiä viranomaisia,

on kuullut neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

I RANSKAN TASAVALLAN HALLITUKSEN ILMOITTAMAN POIKKEUKSEN SOVELTAMISALA

1. Ranskan viranomaisten ilmoitus

(1) Ranskan viranomaiset esittivät komissiolle 8 ja 27 päivänä tammikuuta 1999 päivätyillä kirjeillä, jotka komissio vastaanotti 13 ja 27 päivänä tammikuuta 1999, pyynnön hyväksyä Ranskan tasavallan hallituksen 8 päivänä tammikuuta 1999 tekemä päätös, jolla myönnetään Roissy-Charles de Gaullen lentoasemalle (jäljempänä "CDG") seuraava poikkeus:

— terminaalirakennus CDG 2:

Omahuolinnan harjoittaminen kielletään ja lentoasemalle varataan yksinoikeus tarjota kolmansille osapuolille palveluja matkustajien kuljetuksessa terminaalirakennuksen ja ilma-aluksen välillä; kyseiset palvelut ovat direktiivin liitteen 5.4 kohdassa tarkoitettuja palveluja. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan nojalla, ja se on voimassa 31 päivään joulukuuta 2000.

— terminaalirakennus T 9:

— Lentoasemalle varataan yksinoikeus tarjota kolmansille osapuolille direktiivin liitteen 3, 5.1, 5.2 ja 5.4 kohdassa tarkoitettuja palveluja ilma-aluksen lastauksessa ja tyhjennyksessä sekä matkatavaroiden kuljetuksessa terminaalirakennuksen ja ilma-aluksen välillä, sekä direktiivin liitteen 5.5 ja 5.6 kohdassa tarkoitettuja palveluja 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla.

— Palveluntarjoajien ja omahuolinnan harjoittamiseen oikeutettujen käyttäjien määrä rajoitetaan kahteen direktiivin liitteen 2 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta. Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan a ja c alakohdan nojalla, ja se on voimassa 1 päivään huhtikuuta 2000.

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

(2) Päätös perustuu markkinoille pääsyn rajoittamisesta tiettyjen lentoaseman huolintapalvelujen osalta 22 joulukuuta 1998 annetun asetuksen säännöksiin ja erityisesti sen 4 artiklaan, joka sisältää erityissäännöksiä palveluista, joita tarkasteltavana oleva poikkeus koskee.

(3) Lisäksi Ranskan viranomaisten päätöksessä määrätään, että omahuolinnan harjoittaminen rajoitetaan kaikissa terminaalirakennuksissa CDG 1, CDG 2 ja T 9 matkustajien ja rahdin kuljetuksen osalta kolmeen lentoyhtiöön, jotka harjoittavat omahuolintaa kaikkien 3, 4, 5.2, 5.4, 5.5 ja 5.6 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta. Tämä rajoitus kuuluu direktiivin 7 artiklan 2 kohdan nojalla yksinomaan jäsenvaltion toimivaltaan, eikä tämä päätös näin ollen koske sitä.

(4) Komissio on julkaissut direktiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti otteen Ranskan viranomaisten ilmoituksesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([1]) 6 päivänä maaliskuuta 1999 ja kehottanut niitä, joita asia koskee, esittämään sille huomautuksensa.

(5) Komissio pyysi 18 ja 24 päivänä maaliskuuta 1999 direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti Ranskan hallitusta esittämään näkemyksensä komission arviointiluonnoksesta. Ranskan viranomaiset vastasivat 19, 25 ja 26 päivänä maaliskuuta 1999 päivätyillä kirjeillä.

Poikkeuksen perusteet

(6) Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevista yleisistä säännöistä säädetään direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Säännöissä tuodaan selkeästi esille useimpia huolintapalveluja koskeva markkinoiden suurimman mahdollisen avoimuuden periaate. Sellaisen lentoaseman osalta, jonka liikenteen määrä on Roissy-Charles de Gaullen lentoaseman luokkaa, direktiivin 1 artiklassa säädetään omahuolinnan harjoittamisoikeuden tunnustamisesta 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen ja kolmansille osapuolille tarjottavien huolintapalvelujen markkinoiden avaamisesta 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita täydellistä markkinoiden vapauttamista, koska lentoasemien tilanne ja niiden tehtävät ovat luonteeltaan erityiset etenkin turvallisuusongelmien mutta myös tila- ja kapasiteettirajoitteiden vuoksi, joita voi esiintyä osissa useimpia lentoasemia. Sen sijaan vaaditaan sekä omahuolinnan että kolmansille osapuolille tarjottavien palvelujen avoimuuden tiettyä vähimmäistasoa niissä neljään eri luokkaan kuuluvissa palveluissa, joita tarjotaan lentoaseman lentoliikennepuolella, joka on erityisen tärkeä lentoaseman osa. Nämä palveluluokat ovat asematasopalvelut, matkatavaroiden käsittely, polttoainehuolinta sekä jotkin rahdin ja postin käsittelyyn liittyvät tehtävät.

(7) Direktiivissä 96/67/EY otetaan huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita direktiivissä säädetyssä laajuudessa. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää väliaikaisia poikkeuksia, jotta lentoasema saisi ratkaistua rajoitteista johtuvat ongelmat. Tällaiset poikkeukset voivat siten olla ainoastaan tilapäisiä, eikä niiden tavoitteena ole yleisesti taata lentoasemille pidempää mukautumisaikaa kuin direktiivin 1 artiklassa säädetään.

(8) Poikkeus voidaan myöntää vain erityisten tila- ja kapasiteettirajoitteiden vuoksi. Ranskan viranomaiset ovat tällaisista syistä myöntäneet edellä mainitun poikkeuksen Ranskan siviili-ilmailusäännöstön (Code français de l'aviation civile), sellaisena kuin se on muutettuna direktiivin 96/67/EY täytäntöönpanemiseksi 5 päivänä tammikuuta 1998 annetulla asetuksella 98-7 ([2]), R-216-7 artiklan mukaisesti.

2. **Huolintapalveluiden tilanne Roissy-Charles de Gaullen lentoasemalla**

2.1 *Lentoaseman esittely*

(9) Roissy-Charles de Gaullen lentoasema on tällä hetkellä Pariisin alueen suurin lentoasema. Sen matkustajamäärä (38,5 miljoonaa vuonna 1998) on suurempi kuin Orlyn (hieman yli 25 miljoonaa). Lentoasema jakautuu kahteen pääterminaalirakennukseen, joista CDG 1 sijoittuu pohjoispuolelle ja CDG 2 eteläpuolelle. Lisäksi lentoasemaan kuuluu terminaalirakennus T 9, jonka käyttö on muita vähäisempää ja varattu tietyille tilauslennoille.

(10) Lentoasema on lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 95/93 ([3]) 2 artiklan g alakohdassa tarkoitetulla tavalla täysin yhteensovitettu, mikä johtuu erityisesti lentoliikennepuolen kapasiteettiongelmista; tämä kapasiteetti on tällä hetkellä 84 operaatiota tunnissa. Lentoaseman pohjois- ja eteläpuolelle rakennettavien kahden uuden laskeutumiskiitoradan pitäisi kuitenkin lisätä kapasiteettia siten, että se mahdollistaa 96 operaatiota/tunti kesästä 1999 (kolmannen kiitoradan avaamisesta) lähtien ja 120 operaatiota/tunti neljännen kiitoradan avaamisesta lähtien. Lentoasema aiheuttaa kuitenkin suuria meluongelmia sen lähistön asukkaille, mistä ovat hiljattain olleet osoituksena kyseisten kahden uuden kiitoradan rakentamispäätösten tekemiseen liittyneet

([1]) EYVL C64 , 6.3.1999.

([2]) Décret n:o 98-7 du 5 janvier 1998 modifiant le code de l'aviation civile (2e partie) et relatif aux services d'assistance en escale dans les aérodromes, *Journal Officiel de la République française*, 7.1.1998, s. 293.

([3]) EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

vaikeudet sekä lentoaseman pitäjän ja Ranskan viranomaisten antamat sitoumukset, jotka koskevat erityisesti näiden kiitoratojen rakentamista idemmäksi, niiden käytön rajoittamista pelkästään laskeutumiseen sekä lentoaseman operaatioiden rajoittamista 84:ään/tunti tiettyinä vuorokaudenaikoina.

(11) CDG 2:n matkustajamäärä on kasvanut vuonna 1995 matkustaneista 28,4 miljoonasta 38,5 miljoonaan vuonna 1998. Terminaali T 9:n matkustajamäärä kasvoi samana aikana 1,2 miljoonasta 1,9 miljoonaan.

(12) Uudet toteutetut rakennushankkeet (keväällä 1998 käyttöön otettu F1-terminaali) ja CDG 2:een suunnitellut rakennushankkeet (F2-terminaalin avaaminen kesäkaudeksi 1999, E1-terminaalin avaaminen kesäkaudeksi 2001, E 2-terminaalin avaaminen kesäkaudeksi 2003 ja E 3-, F 3-, E 4- ja F 4 -terminaalien avaaminen vuosina 2005 – 2010) sekä kolmannen kiitoradan käyttöönotto vuonna 1999 ja neljännen vuonna 2001 tarjonnevat tekniset edellytykset selviytyä 6,3 prosentin keskimääräisestä kasvusta liikennemäärässä vuosina 1999 – 2004. Lisäksi CDG 2:een ja terminaalirakennus T 9:ään suunnitellut muutoshankkeet lisäävät liikennekapasiteettia yli kaksinkertaiseksi, kun kapasiteetti määritellään T 9:n pinta-alan perusteella.

2.2 *Huolintapalvelut lentoasemalla*

(13) Pariisin Orlyn ja Roissy-Charles de Gaullen lentoasemien maahuolintapalvelut on avattu kilpailulle direktiivin säännösten ja Ranskan lainsäädännön mukaisesti. Julkisista töistä, liikenteestä ja asuntoasioista vastaavan ministerin 22 päivänä joulukuuta 1998 antamissa kahdessa asetuksessa rajoitetaan tiettyjen direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen huolintapalvelujen tarjoajien määrää kyseisillä lentoasemilla. Näiden palvelujen tarjoamisesta kolmansille osapuolille järjestetään näin ollen tarjouskilpailuja. Pelkästään terminaalirakennus CDG 2:n matkustajien kuljetuspalvelut sekä terminaalirakennus T 9:n asematasopalvelut, matkatavaroihin liittyvät palvelut sekä matkustajien huolintapalvelut on rajoitettu Roissy-Charles de Gaullen lentoasemalla tällä hetkellä ankarammin kuin normaalia markkinoiden avaamista varten on mahdollista, minkä vuoksi kyseisistä palveluista on tehty tarkasteltavana oleva poikkeus.

II **RANSKAN HALLITUKSEN ILMOITTAMAT RAJOITTEET**

(14) Ranskan hallituksen myöntämä poikkeus [1] perustuu yhtäältä pääasiallisesti lentoaseman tilaongelmiin, joita ovat:

— CDG 2:ssa

  — 17 lentokenttäbussista ja 47 tavanomaisesta linja-autosta koostuvan kaluston tämänhetkisen organisaation aiheuttamat tilaongelmat,

  — koko kaluston pysäköintialueeksi sopivan alueen puuttuminen,

  — terminaalirakennuksen ja sen terminaalien (A, B, C, D ja F 1) nykyinen rakenne,

  — se, että asematason koko kapasiteetti on jo käytössä,

  — ajoteiden ruuhkautuminen,

— T 9:ssä:

  — tilat eivät riitä terminaalirakennuksessa (matkatavaroiden lajittelu) eivätkä lentoliikennepuolella täyttämään palveluntarjoajien kaikkia tarpeita,

ja toisaalta vaikutuksiin, jotka aiheutuisivat markkinoiden avaamisesta direktiivissä säädetyssä laajuudessa.

— CDG 2:ssa nämä vaikutukset johtuvat:

  — investointien tasosta ja ylläpitokustannuksista, jotka hinnoittelisivat Aéroports de Paris -yhtiön (ADP) väistämättä markkinahintojen yläpuolelle; korkeasta laatutasosta huolimatta hinta-laatusuhde olisi epäedullinen,

  — yhä suuremmista vaikeuksista löytää varaosia, mikä nostaisi ylläpitokustannuksia,

  — siitä, ettei huolintapalveluja voitaisi tarjota kaikentyyppisille lennoille, mikä rajoittaisi markkinoille pääsyä,

  — siitä, ettei pääsyä olisi kaikille pysäköintipaikoille, mikä rajoittaisi markkinoille pääsyä.

— T 9:ssä vaikutukset johtuvat:

  — terminaalirakennuksen ja lentoliikennepuolen kapasiteetin vähenemisestä, johon ovat syynä terminaalirakennuksen muutostyöt (*Control Baggage System* -järjestelmän käyttöönotto ja lisätilojen luominen) ja lentoliikennepuolen rakennustyöt (uuden rakennuksen rakentaminen) sekä markkinoiden avaaminen,

  — siitä, että on fyysisesti mahdotonta, että lentoliikennepuolen palveluja (direktiivin liitteen 3 ja 5 kohdassa tarkoitettuja palveluja) tarjoaisi myös toinen palveluntarjoaja,

  — markkinoiden avaamisen kielteisestä vaikutuksesta tarjottujen palvelujen laatuun.

[1] Arrêté du 22 décembre 1998 portant limitation à l'accès au marché de l'assistance en escale pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, *Le Journal Officiel* N:o 302, 30.12.1998, s. 19 950.

A **Terminaalirakennus CDG 2**

(15) Terminaalirakennuksessa CDG 2 on tällä hetkellä viisi terminaalia (A, B, C, D ja F 1), ja sen matkustajakapasiteetti on 24,5 miljoonaa eli 70 prosenttia lentoaseman matkustajaliikenteestä, mikä vastaa 247 000 operaatiota vuodessa ([1]). Terminaalirakennus huolehtii Air Francen liikenteestä (pääasiallisesti C- ja F 1-terminaaleissa) sekä lähes 30 muun yhtiön liikenteen. CDG 2:n putkipaikkoja käyttävien ilma-alusten suhteellinen osuus on 45 – 50 prosenttia, mikä on alhainen verrattuna CDG 1:n vastaavaan määrään (93 prosenttia). Ulkopaikkoja käyttävien ilma-alusten määrä sekä pienten ilma-alusten suuri määrä, joka on seurausta lentoaseman käytöstä Air Francen päälentoasemana, merkitsevät suurta matkustajakuljetusten määrää. CDG 2:n osalta poikkeuksen kohteena ovat juuri kyseiseen luokkaan kuuluvat palvelut eli matkustajien kuljetus ilma-aluksen ja terminaalirakennuksen välillä (osa direktiivin liitteen 5.4 kohdassa tarkoitetuista palveluista).

A1. *Matkustajien kuljetus*

(16) Matkustajat kuljetetaan ulkopaikoilta:

— 47 tavanomaisella linja-autolla, jotka sukkuloivat ilma-aluksen ja lähtö- tai tuloaulojen (yksi terminaalia kohti) välillä,

— 15 lentokenttäbussilla (joiden lisäksi on kaksi huoltotehtäviä hoitavaa lentokenttäbussia), joissa on nostolaitejärjestelmä, jonka ansiosta matkustajat voivat astua bussiin ja/tai bussista suoraan ilma-aluksen ovella ja terminaalien toisen kerroksen tasolla. Tämä järjestelmä valittiin jo rakennettaessa terminaalia, joka soveltuu tämäntyyppisiin toimintoihin, ja järjestelmän ansiosta voidaan tulla toimeen ilman ilma-aluksen juurella olevia laskuportaita ja huolehtia matkustajien luotettavasta kuljetuksesta kaikissa sääolosuhteissa. Toisaalta järjestelmä on raskas ja kallis ja edellyttää normaalia leveämpiä ajoväyliä ja kuljettajalta erityispätevyyttä. Järjestelmää käytetään nykyään pelkästään CDG 2:ssa ja ilmastollisista syistä joillain Pohjois-Amerikan lentoasemilla, kuten Montrealissa, ja sen valmistus on nykyään lopetettu siinä koossa, jota Pariisissa käytetty järjestelmä edustaa.

(17) Lentokenttäbussit kuljettavat 54 prosenttia CDG 2:n ulkopaikkoja käyttävien ilma-alusten matkustajista, mikä vastaa 38:aa prosenttia terminaalirakennuksen operaatioista. Etusija annetaan pitkänmatkan matkustajien kuljetuksille.

([1]) Vuonna 1997.

(18) Kuljetuksesta huolehtii:

— lentokenttäbusseilla: tämäntyyppiseen kuljetukseen erityiskoulutettu lentoaseman henkilöstö,

— tavanomaisilla linja-autoilla: tarjouskilpailun kautta valittu lentoaseman alihankkija.

(19) Kummankin toimintaa ohjataan samasta komentopisteestä; koska lähtö- tai tuloportteja ei ole vapaina tiettyinä vuorokaudenaikoina, lentoaseman on koordinoitava koko kuljetuskalustonsa kyseisestä pisteestä.

(20) Aéroports de Paris -yhtiö (ADP) vetäytyi 1 päivänä tammikuuta 1999 matkustajien kuljetuksen markkinoilta sekä Orlyn lentoasemalla että CDG:ssa lukuun ottamatta CDG 2:ta, jota poikkeus koskee. ADP suunnittelee lopettavansa kyseisten palvelujen tarjoamisen myös CDG 2:ssa poikkeusjakson päätyttyä.

(21) Ranskan viranomaisten esittämissä selvityksissä perustellaan poikkeusta sillä, että uusia lentokenttäbusseja on erittäin vaikea hankkia ja että putkipaikkojen osuuden merkittävän kasvun odotetaan johtavan lähitulevaisuudessa markkinoiden supistumiseen. Tämän lisäksi perusteluina mainitaan ajoneuvojen pysäköintiin liittyvät tilaongelmat, lähtö- ja tulokapasiteetin rajoitukset sekä asematason kapasiteetin täyskäytöstä johtuvat ongelmat.

A2. *Kaluston pysäköinti*

(22) Ranskan viranomaisten mukaan käytössä on tällä hetkellä yksi ainoa 1 054 m^2:n pysäköintialue, joka sijaitsee lentokenttäbussien huoltohallin ympärillä. Alue sijaitsee terminaalirakennuksen pohjoispuolen keskialueella, minkä vuoksi ajoneuvojen on kuljettava ilma-alusten rullausteiden poikki. Koska pysäköintialue lisäksi sijaitsee kaukana kaluston komentopisteestä ja A-terminaalissa sijaitsevista kuljettajien tiloista, sitä voidaan käytännössä käyttää vain pitkäkestoiseen pysäköintiin (yön ajaksi) eikä väliaikaiseen pysäköintiin.

(23) Kun otetaan huomioon ainoastaan ajoneuvojen seisontapinta-ala, pysäköintialueelle voi teoriassa pysäköidä 30 linja-autoa ja tämän lisäksi kaksi huoltohallissa huollettavana olevaa lentokenttäbussia.

(24) Muut ajoneuvot eli käytössä olevat lentokenttäbussit ja 17 linja-autoa pysäköidään pitkin asematasoa sekä A- ja B-terminaalia ja osittain D-terminaalia reunustavan ajotien sivustalle olosuhteissa, jotka ovat joskus lähellä turvallisuusmääräysten rikkomista.

(25) Kun otetaan huomioon lentokenttäbussien seisontapinta-ala (77 m²) ja linja-autojen seisontapinta-ala (30 m²) ja ajoneuvojen tarvitsema vähimmäisliikutteluvara, joka arvioidaan 2 metriksi lentokenttäbussin ja 1 metriksi tavanomaisen linja-auton osalta (jolloin dynaamiseksi tilantarpeeksi saadaan lentokenttäbussien osalta 137 m² ja linja-autojen osalta 42 m²), ajoneuvojen pysäköinnin edellyttämä kokonaistilantarve on arviolta 4 303 m² terminaalirakennuksen CDG 2:n luona.

(26) Pysäköintipinta-alan puute voidaan näin ollen arvioida muiden 17 linja-auton ja 15 lentokenttäbussin osalta 1 665 neliömetriksi (staattinen tilantarve), mikä vastaa 2 769 neliömetriä dynaamisena tilantarpeena, kun otetaan huomioon liikutteluvaran vähimmäistarve. Kun otetaan huomioon huoltohallin ympärillä olevan pysäköintialueen ja terminaalirakennuksen välinen etäisyys, joka mahdollistaa ainoastaan pitkäaikaisen pysäköinnin, lentokenttä arvioi pysäköintitilan tarpeen normaaleissa turvallisuusolosuhteissa olevan käytännössä yli 4 000 m².

A3. *Lähtö- ja tulokapasiteetti*

(27) Matkustajat lähtevät terminaalirakennuksesta ja saapuvat siihen:

— lentokenttäbusseilla:

matkustajasiltaliittymien kohdalla sijaitsevista kaksoisovista toisen kerroksen tasolla, mikä on mahdollista lentokenttäbussien nostolaitejärjestelmän ansiosta,

— linja-autoilla:

— joko tähän tarkoitukseen varattujen aulojen kautta pohjakerroksen tasolla; auloja on yksi terminaalia kohti,

— tai matkustajasiltojen portaiden kautta; tämä järjestelmä tosin vaarantaa sekä matkustajille tarjottavaa palvelun laadun että asematason turvallisuuden.

(28) C-terminaalin lähtöportit soveltuvat vain lentokenttäbusseille, minkä vuoksi lähteviä matkustajia on mahdoton kuljettaa tavanomaisin linja-autoin.

(29) Koska se, käytetäänkö lentokenttäbussia vai tavanomaista linja-autoa, riippuu suurelta osin ilmaaluksen tyypistä ja kuljetuksen ajankohdasta, ilmaalusten toistuvat paikanvaihdokset edellyttävät, että lentokenttäbussien ja linja-autojen liikenteen on toimittava täysin koordinoidusti ja keskitetysti niin kauan, kuin kyseisiä kahta kuljetustapaa käytetään rinnakkain. Tämä koordinointi on keskitetty, jotta mahdollistettaisiin käytettävissä olevan kapasiteetin optimoitu käyttö kaiken aikaa sekä terminaalilla että lentoliikennepuolella.

A4. *Asematason kapasiteetin täyskäyttö*

(30) Ranskan viranomaisten esittämistä selvityksistä käy ilmi, että kun otetaan huomioon yhtäältä käytettävissä oleva tila ja toisaalta asianomaiset ajoneuvot kuljetusyksikköinä ilmaistuina, matkustajien kuljetukseen asematasolla käytettävillä ajoneuvoilla on CDG 1:ssä 1,6 kertaa niin paljon tilaa liikkua ja pysäköidä kuin CDG 2:ssa. Tämä johtuu käytettävissä olevasta tilasta, ajoneuvotyypeistä (CDG 1:ssä käytetään lentokenttäbussien sijasta tavanomaisia linja-autoja ja nivellinja-autoja ([1])) sekä siitä, että CDG 1:llä tarvitaan vähemmän ajoneuvoja kyseisen terminaalirakennuksen suuresta putkipaikkaosuudesta johtuen.

(31) Myös ajoteiden pinta-alojen suhde ([2]) osoittaa, että CDG 2:n olosuhteet ovat epäsuotuisat CDG 1:n edellytyksiin verrattuna (CDG 2:lla on 1,1 kertaa niin paljon ruuhkaa kuin CDG 1:llä), vaikka vertailussa oletettaisiinkin, että kummankin terminaalirakennuksen lentoliikennepuolen kalustotiheys on sama, mitä se ei ole, koska CDG 1:n suurempi putkipaikkaosuus mahdollistaa sen, että lentoliikennepuolen kalustoa voidaan säästää.

(32) Esitettyjen selvitysten mukaan pysäköintialueiden kehittämisen estävät pohjoispuolella rullaustiet ja valvotun alueen rajat ja eteläpuolella rullaustiet ja kiitoradat.

(33) Länsipuolella on vastaava ongelma, joka johtuu A-terminaalin sivurakennuksesta. Pysäköintialueen rakentaminen näyttää mahdolliselta vain itäpuolella. F- ja E-terminaalien rakennusalueen vuoksi pysäköinti olisi mahdollista kuitenkin vain kyseisen rakennusalueen (Grand Large -alueen) ulkopuolella. Tässä lentokentän osassa sijaitsevaa pysäköintialuetta voitaisiin käyttää joka tapauksessa vain yöpysäköintiin tai varalla olevien linja-autojen pysäköintiin, koska komento- ja lepotilojen etäisyys pysäköintialueesta, mikä merkitsisi muun muassa kuljettajien siirtymistä paikasta toiseen autolla, ei täytä linja-autopalvelun käyttövalmiuteen liittyviä vaatimuksia.

(34) Selvityksissä tuodaan esiin, että tällä hetkellä ajoneuvojen pysäköinti terminaalien taikka ilmaalusten seisontapaikkojen sivustoille ei näytä tyydyttävältä ratkaisulta edes yhden ainoan palveluntarjoajan ollessa kyseessä, sillä vaikeuksia on

([1]) Kun kuljetusyksikkö (KY) määritellään suhteessa ajoneuvon seisontapinta-alaan, saadaan seuraavat painotukset:
tavanomainen linja-auto: 30 m² = 1 KY, nivellinja-auto: 63 m² = 2,1 KY, lentokenttäbussi: 77 m² = 2,56 KY.
CDG 1:n pysäköintialue vastaa 0 kuljetusyksikköä, koska kaikki CDG 1:een ja T 9:ään liikennöivät linja-autot pysäköidään T 9:n luo; CDG 2:n pysäköintialue vastaa 90,5 kuljetusyksikköä (2,56 x 15).
Asematasojen pinta-alat:
— CDG 1: 376 170 m²; CDG 2: 674 800 m²,
— CDG 2: $\frac{674\,800\ m^2}{90{,}5\ KY} = 7\,456\ m^2/KY$;
CDG 1: $\frac{376\,170\ m^2}{31\ KY} = 12\,134\ m^2/KY$.

([2]) Ajoteiden pinta-alat:
— CDG 1: 52 000 m², CDG 2: 134 000 m²,
— CDG 2: $\frac{134\,000\ m^2}{90{,}5\ KY} = 1\,480\ m^2/KY$;
CDG 1: $\frac{52\,000\ m^2}{31\ KY} = 1\,677\ m^2/KY$.

paitsi kaluston pysäköimisessä putkipaikkojen kohdalle myös asematasolla liikkumisessa erityisesti Air Francen liikenteen ruuhkahuippuina. Markkinoiden avaaminen muille lentoliikennepuolen huolintapalveluille vähentää alueella käytettävissä olevaa tilaa entisestään ja pahentaa siten ongelmaa. Esitettyjen selvitysten mukaan muiden palveluntarjoajien mukaantulo matkustajien kuljetukseen ei siksi näytä juuri nyt mahdolliselta.

(35) Esitettyjen selvitysten mukaan pysäköintipinta-alaa voidaan siis lisätä vain F- terminaalin rakennusalueen ulkopuolella. Huoltohallin ympärillä sijaitsevaa tämänhetkistä pysäköintialuetta ei voida laajentaa sille varatun alueen ulkopuolelle, ja CDG 2:n ajoneuvojen pysäköinti CDG 1:lle ja T 9:lle ei todennäköisesti toimisi käytännössä pitkistä etäisyyksistä johtuen.

B **Terminaalirakennus T 9**

(36) Terminaalirakennus T 9 sijaitsee CDG 1:n itäpuolella ja teknologiakylän pohjoispuolella, ja se uudistettiin perusteellisesti vuonna 1991, jotta se vastaisi tilauslentoliikenteen kasvua. Näin vastattiin pakottavaan tarpeeseen huolehtia kesäkauden liikennehuipuista, joista ei voitu huolehtia Orlyn lentoaseman väliaikaisilla eikä uusilla järjestelyillä.

(37) Terminaalirakennukselle T 9 on ominaista, että:

— se ei ole matkustajamäärässä verrattavissa CDG 1:een eikä CDG 2:een, joiden vuoden 1997 matkustajamäärät olivat 9,7 miljoonaa (CDG 1) ja 24,1 miljoonaa (CDG 2), kun T 9:n kautta kulki vain 1,5 miljoonaa matkustajaa,

— se huolehtii vain tilauslentoliikenteestä, minkä johdosta kolmasosa sen vuosittaisesta liikenteestä keskittyy heinä- ja elokuuhun ja puolet viikon liikenteestä viikonloppuun,

— se oli viime aikoihin saakka osittain kevytrakenteinen (Algeco-tyyppiä), mikä vähensi sen käyttöä muihin terminaaleihin verrattuna.

(38) Miehistön avustamisesta (direktiivin liitteen 1 ja 9 kohta), ilma-alusten järjestelystä lähdön aikana (5.3 kohta), cateringista (11 kohta) ja aterioiden tuomisesta koneeseen (5.7 kohta), siivouksesta (6 kohta), polttoaineesta (7 kohta) ja teknisestä huollosta (8 kohta) on jo vuosien ajan huolehtinut useampi kuin yksi palveluntarjoaja. Yksi lentoyhtiö huolehtii lisäksi omahuolintana asematasopalveluista, joita poikkeus koskee (5 kohdassa tarkoitetut palvelut), sekä polttoaineestaan. Tammikuun 1 päivänä 1999 kaikki paitsi poikkeuksen kohteena olevat palvelut avattiin kilpailulle direktiivin säännösten ja direktiivin täytäntöönpanemiseksi annetun Ranskan lainsäädännön mukaisesti.

(39) Ranskan viranomaisten esittämissä selvityksissä mainitaan, että terminaalirakennus on jo vuosia kärsinyt pahenevasta tilanpuutteesta, mikä johtuu lentoaseman tilauslentoliikenteen merkittävästä kasvusta. Tämä kasvu on johtanut nopeasti infrastruktuurin täyskäyttöön ja haitannut matkustajien moitteetonta palvelua. Lisätilojen rakentaminen terminaalirakennuksen kapasiteetin lisäämiseksi vähentäisi käytettävissä olevaa tilaa entisestään rakennustöiden ajaksi.

(40) Nämä väliaikaiset rajoitukset, jotka vallitsevat rakennustöiden ajan, ovat perusteena terminaalirakennus T 9:ää koskevalle poikkeukselle, joka koskee matkustajien avustamista (direktiivin liitteen 2 kohta), matkatavaroiden käsittelyä (3 kohta) ja asematasopalveluja (5 kohta lukuun ottamatta 5.3 kohtaa, joka koskee ilma-aluksen ja asematasopalvelujen tarjoajien välistä viestintää).

B1. *Nykyisen infrastruktuurin täyskäyttö*

(41) Rakenteeltaan yksinkertaisen terminaalirakennus T 9:n laajat odotusaulat on suunniteltu vastaamaan tilauslentoliikenteen vaatimuksia (matkustajaryhmät, lähdön pitkä odotusaika, saattajien suuri määrä), mutta terminaalirakennuksella on kuitenkin ollut vaikeuksia sopeutua Pariisin lentoasemien tilauslentoliikenteen merkittävään kasvuun; tilauslentoliikenne on kasvanut vuonna 1990 matkustaneista 3,5 miljoonasta 4,2 miljoonaan vuonna 1996, minkä vuoksi lentoasema on joutunut siirtämään yli 55 000 tilauslentomatkustajan käsittelyn muihin terminaalirakennuksiin.

(42) Esitettyjen selvitysten mukaan ongelma johtuu olennaisesti liikenteen keskittymisestä kesäkuukausiin. Kesän 25. ruuhkahuippuajankohtaan perustuvien ruuhkahuippuennusteiden mukaan koko infrastruktuuri on kesäkuukausina täyskäytössä. Infrastruktuurin täyskäyttö kesäkauden aikana aiheuttaa useita häiriöitä erityisesti viikonloppuina sen vuoksi, että kaikkia matkustajia ei voida käsitellä tiettyinä ajankohtina.

(43) Lentokenttäviranomaiset ovat päättäneet laajentaa terminaalirakennusta, jotta se selviytyisi tilauslentoliikenteestä. Töiden ensimmäinen vaihe käynnistyi vuonna 1997, ja sen tuloksena avattiin vuoden 1998 huhtikuun lopussa lisäaula, jonka erityisenä tarkoituksena oli vastata nopeasti jalkapallon maailmancupiin liittyneisiin kapasiteettitarpeisiin. Tätä

seurasi toinen vaihe, jonka tarkoituksena on laajentaa käytettävissä olevaa tilaa direktiivin vaikutusten huomioon ottamiseksi. Lisäksi Star Airlines -yhtiön siirtyminen CDG 1:een on helpottanut tilannetta väliaikaisesti.

(44) Muutostöiden jälkeen huhtikuusta 1998 lähtien vanha terminaalirakennus on toiminut lähtöaulana, ja uusi aula on varattu saapuville lennoille. Lähtöaulan ulkomaanlentopuolen 20 lähtöselvitystiskin (ja kahden erityistiskin) lisäksi aulassa on nyt 14 uutta tiskiä. Näiden uusien lähtöselvitystiskien ansiosta saataneen käsiteltyä myös Schengen-liikenne, jonka määrä on kasvanut tasaisesti jo useita vuosia. Kyseisen kasvun vuoksi lentoaseman on luotava ennen muuta lähteville matkustajille tarkoitettuja erityisjärjestelyjä matkustajien palvelun laadun varmistamiseksi.

(45) Tilanpuute on pakottanut lentoaseman myös turvautumaan lähes 800 m^2:n laajuudelta (josta 700 m^2 lentoliikennepuolella) tilapäisrakennuksiin (Algeco-tyyppiä), jotka tyydyttävät yli 46 prosenttia toimisto-, lepo- ja hallintotilojen tarpeesta ja jotka tarjoavat tilat myös matkustajien kuljetuksesta huolehtivien linja-autojen komentopisteelle.

(46) Lentokenttäviranomaiset arvioivat lisätilaa tarvittavan tällä hetkellä 1 600 m^2.

(47) Kun tähän saakka toteutetut rakennustyöt otetaan huomioon, kyseiselle toiminnalle varattua tilaa on tällä hetkellä itse terminaalirakennuksessa 600 m^2 (mistä 500 m^2 on huolintapalvelujen käytössä) ja lentoliikennepuolella 700 m^2 (mistä 600 m^2 huolintapalvelujen käytössä).

(48) Muutostöiden ensimmäisessä vaiheessa, joka on jo saatettu päätökseen, liikenteen käsittelyyn tarvittavat resurssit ovat lisääntyneet lähtöselvitystiskien, matkatavarahihnojen ja lähtöaulojen käyttöönoton myötä. Töiden toisessa vaiheessa, joka kestää poikkeusjakson ajan, on määrä luoda tarvittavat tilat palveluntarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien käyttäjien toimintaa varten.

(49) Terminaalirakennus T 9:ssä on kesäkuusta 1997 lähtien ollut matkatavaroiden tarkastusjärjestelmä, jonka kautta voidaan tarkastaa 100 prosenttia lastiruumaan menevistä matkatavaroista. Tarkastusjärjestelmää on määrä laajentaa terminaalirakennuksen muutostöiden myötä siten, että sitä käytetään kaikkien lähtöjen yhteydessä, jolloin järjestelmä laajennetaan erityisesti 14 uuden lähtöselvitystiskin takana olevaan eteläpäätyyn. Laajennustyöt edellyttävät lähtöaulan eteläpäädyn tilojen osittaista käytöstä poistamista, mikä aiheuttaa tilanahtautta ja myös vaikeuttaa liikkumista terminaalirakennuksen tässä osassa eikä Ranskan viranomaisten mukaan salli ylimääräisen palveluntarjoajan mukaantuloa töiden aikana, joiden on määrä jatkua koko vuoden 1999.

III ASIANOSAISTEN HUOMIOT

(50) Komissiolle ei ole toimitettu erityisiä huomioita sen jälkeen, kun se julkaisi otteen Ranskan viranomaisten poikkeuspyyntöä koskevasta ilmoituksesta.

IV POIKKEUKSEN ARVIOINTI DIREKTIIVIN 96/67/EY SÄÄNNÖSTEN KANNALTA

1. Maahuolintaa koskevat voimassa olevat säännöt

1.1 *Mahdollisuudet rajoittaa pääsyä markkinoille*

(51) Neuvoston direktiivissä 96/67/EY säädetään mahdollisuudesta avata markkinat eri tahtiin riippuen siitä, miten maahuolinta järjestetään (omahuolinta vai palvelujen tarjoaminen) ja mikä on lentoaseman liikenteen määrä.

(52) Yleiset säännöt omahuolinnan harjoittamisesta ja Ranskan viranomaisten ilmoituksessa määriteltyjen palvelujen tarjoamisesta kolmansille osapuolille vahvistetaan direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Nämä säännöt on sisällytetty Ranskan 5 päivänä tammikuuta 1998 antaman asetuksen 1 artiklaan; asetuksella muutetaan siviili-ilmailusäännöstöä ja saatetaan direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin säännösten mukaan jäsenvaltio voi rajoittaa palveluntarjoajien tai omahuolintaa harjoittavien käyttäjien määrän jopa kahteen tiettyjen direktiivin liitteen 3, 4, 5 ja 7 kohdassa tarkoitettujen palvelujen osalta.

(53) Jos uutta palveluntarjoajaa ei voida hyväksyä ja/tai omahuolinnan harjoittamista on mahdotonta vapauttaa direktiivissä säädetyssä laajuudessa esimerkiksi lentoaseman ruuhkautuneisuudesta tai käyttöasteesta johtuvien erityisten tila- tai kapasiteettirajoitusten vuoksi, asianomainen jäsenvaltio voi rajoittaa kolmansille osapuolille tarjottavia palveluja tai jopa varata palvelujen tarjoamisen yhdelle palveluntarjoajalle ja/tai kieltää omahuolinnan tai rajoittaa sen yhteen käyttäjään 9 artiklan perusteella ja asianomaisista palveluluokista riippuen.

(54) Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa täsmennetään kuitenkin, että:

— poikkeuksissa on yksilöitävä maahuolintalaji tai -lajit, joille poikkeus myönnetään, ja käytettävissä olevaan tilaan tai kapasiteettiin liittyvät erityiset rajoitteet, joilla poikkeusta perustellaan, ja

— poikkeuksiin on liitettävä mukaan suunnitelma asianmukaisista toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa.

(55) Lisäksi poikkeus ei 9 artiklan 2 kohdan mukaan saa

— haitata tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteuttamista,

— vääristää kilpailua,

— koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen.

(56) Kuten komissio on muistuttanut 14. tammikuuta 1998 tekemissään päätöksissä Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemista ([1]), direktiivin päätavoitteena on vapauttaa maahuolintapalvelujen markkinat. Kolmansille osapuolille asetetut rajoitukset estävät niitä tarjoamasta palveluja vapaasti. Vapaata palvelujen tarjoamista rajoittavien valtion toimenpiteiden tavoin ([2]) toimenpiteiden, joilla suljetaan pois tai kielletään palveluntarjoajien toiminta tai omahuolinnan harjoittaminen, on oltava sellaisia, että niiden avulla voidaan saavuttaa niiden tavoite, eivätkä ne saa olla tavoitteeseensa nähden ylimitoitettuja, vaikka niitä sovellettaisiin yhtäläisesti sekä oman maan että muiden jäsenvaltioiden palveluntarjoajiin. Toisin sanoen on oltava mahdotonta saavuttaa sama tulos vähemmän rajoittavilla säännöillä (katso tuomion perustelujen 15 kohta) ([3]).

(57) On syytä tarkastella välttämättömyys- ja suhteellisuusperiaatteiden pohjalta, rajoitetaanko tarkasteltavalla kansallisella säädöksellä (maahuolinnan markkinoille pääsyn rajoittamisesta Roissy-Charles de Gaullen lentoasemalla 22 päivänä joulukuuta 1998 annetulla asetuksella) palvelujen vapaata tarjoamista, ja jos rajoitetaan, voidaanko kyseisiä rajoituksia perustella yleisen edun mukaisilla pakottavilla syillä ([4]).

1.2 *Menettely*

(58) Kuten komissio on muistuttanut direktiivin 9 artiklan soveltamista koskevissa eri päätöksissään ([5]), komission tarkastelun on perustuttava seuraaviin seikkoihin:

— poikkeuksen oikeuttavien ja siten direktiivissä säädetyn laajuisen markkinoiden avaamisen estävien rajoitteiden olemassaolo ja laajuus; huomioon voidaan ottaa vain tila- ja/tai kapasiteettirajoitteet,

— esteiden poistamiseksi esitetty toimenpidesuunnitelma, jonka tulee olla uskottava ja toteutukseltaan ehdoton ja johon tulee sisältyä toimenpiteiden toteuttamisaikataulu,

— direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa mainittujen periaatteiden noudattaminen (direktiivin tavoitteiden noudattaminen, ei vääristä kilpailua, poikkeuksen laajuus).

(59) Poikkeuksen myöntämisellä ei ole tarkoitus antaa lentoasemalle yleistä mukautumisaikaa sen ajan lisäksi, josta säädetään direktiivin 1 artiklassa. Sen tarkoituksena on auttaa lentoasemaa selviämään erityisistä rajoitteista, joita markkinoiden avaamisen yhteydessä saattaa esiintyä. Siten poikkeusta on tarkasteltava niiden erityisrajoitteiden perusteella, joiden esitetään estävän markkinoiden avaaminen säädetyssä aikataulussa. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen soveltamisala on määritettävä ottaen huomioon kyseessä olevan toimenpiteen tavoitteet ([6]). Poikkeuspäätöstä on tarkasteltava näiden eri näkökohtien pohjalta.

(60) Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huolellisesti tarkastellut ilmoitettuja tila- ja kapasiteettirajoitteita, Ranskan viranomaisten päätöksen asianmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä rajoitteiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Se on tukeutunut etenkin Ranskan viranomaisten esittämiin selvityksiin, vierailuun Roissy-Charles de Gaullen lentoasemalla Ranskan viranomaisten ilmoituksen jälkeen ja AEROTEC Aviation Ground Handling & Management Consultants -yhtiöllä teettämäänsä tekniseen selvitykseen.

([1]) 14 päivänä tammikuuta 1998 tehdyt komission päätökset 98/387/EY ja 98/388/EY (EYVL L 173, 18.6.1998, s. 32 ja 45.).

([2]) Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-288/89, Mediawet vastaan Collectieve Antenne voorziening Gouda (Kok. 1991, s. I-4007) ja asiassa C-76/90, Säger vastaan Dennemeyer (Kok. 1991, s. I-4221) 25. tammikuuta 1991 antamat tuomiot.

([3]) Katso erityisesti yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-288/89, Mediawet vastaan Collectieve Antenne voorziening Gouda (Kok. 1991, s. I-4007) 25. heinäkuuta 1991 antaman tuomion perustelujen 10—16 kohta.

([4]) Komission tulkinta-asiakirja palvelujen kansainvälisestä vapaasta liikkuvuudesta (EYVL C 334, 9.12.1993, III kohdan 2 alakohta.)

([5]) Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemia koskevat komission päätökset 98/387/EY ja 98/388/EY (EYVL L 173, 18.6.1998, s. 32 ja 45).
Kölnin, Stuttgartin ja Hampurin lentoasemia koskevat komission päätökset 98/630/EY, 98/631/EY ja 98/632/EY (EYVL L 300, 11.11.1998, s. 25, 33 ja 41).

([6]) Katso erityisesti yhteisöjen tuomioistuimen yhdessä käsitellyissä asioissa 80/77ja 81/77 (Kok. 1978. s. 927) 20. huhtikuuta 1978 ja asiassa C 116/91, British Gas, (Kok. 1992, s. I-4071, 12 kohta) 25. kesäkuuta 1992 antamat tuomiot.

Komissiolle luovutettiin kyseisen teknisen selvityksen (*Access to Aircraft Ground Handling Market at Community Airports — Paris (CDG)*) päätelmät maaliskuussa 1999. Komissio on lisäksi ottanut huomioon Aéroports de Paris -yhtiön ja Ranskan viranomaisten käsillä olevasta arvioinnista tekemät huomiot, jotka Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle 19, 25 ja 26 päivinä maaliskuuta 1999.

2. **Ranskan hallituksen ilmoittamien rajoitteiden tarkastelu**

(61) Poikkeus koskee eri luokkiin kuuluvia palveluja kahdessa eri terminaalirakennuksessa, jotka eivät ole vertailukelpoisia tilanteensa, kokonsa tai liikennetyyppinsä suhteen. Näin ollen on syytä tarkastella kumpaakin tilannetta erikseen.

(62) Ranskan viranomaiset muistuttavat, että lentoasemalla käytettävissä oleva kokonaiskapasiteetti ja -tila ei saa peittää näkyvistä tilaongelmia, joita liittyy tietyn maahuolintakaluston pysäköimiseen tiettyihin lentoaseman kohtiin; tämä kalusto on välttämättä pysäköitävä lähelle niitä paikkoja, joissa sitä käytetään.

(63) On selvää, että maahuolintakalustoa ja -palveluja varten tarvittavaa tilaa on etsittävä mahdollisuuksien mukaan ensisijaisesti ilma-alusten eli terminaalien lähistöltä. Tämä on kuitenkin vain ensisijainen tavoite. Direktiivissä säädetään, että jäsenvaltion viranomaisten on osoitettava, että markkinoiden avaaminen säädetyssä laajuudessa on mahdotonta. Jäsenvaltion on siis pelkästään osoitettava aiottuihin palveluihin käytettävän kaluston pysäköimiseen tarvittavan tilan puute asettamatta nimenomaisia laatukriteereitä kullekin pysäköintipaikalle, kunhan tämä ei haittaa lentoaseman toimintaa.

CDG 2

(64) Komissiosta tehty vierailu ja komission pyynnöstä toteutettu selvitys vahvistivat, että matkustajien kuljetus terminaalirakennuksella CDG 2 on kahdentyyppistä. Matkustajat kuljetetaan joko lentokenttäbussein (*Mobile Lounge*) tai tavanomaisin ja nivellinja-autoin. Toiminnallisesti nämä kaksi kuljetustyyppiä ovat periaatteessa korvattavissa toisillaan. Kuten edellä mainitaan, kyseiset kolme linja-autotyyppiä poikkeavat toisistaan rakenteensa ja energiahuoltonsa suhteen (lentokenttäbussit ovat sähkökäyttöisiä). Lentokenttäbusseja ja tavanomaisia busseja ei kuitenkaan voida käyttää samaan aikaan kaikilla tuloporteilla (matkustajasiltaliittymillä). Tällä hetkellä lentokenttäbusseilla voidaan hoitaa lähtevien ja tulevien matkustajien kuljetukset 23 matkustajasiltaliittymältä ja tavanomaisilla busseilla kuljettaa (pelkästään) lähteviä matkustajia 18 lähtöportilta. ADP käyttää saapuvia matkustajia varten viittä erityisaulaa.

(65) C-terminaalin lähteviä ja saapuvia matkustajia ei sen sijaan voida kuljettaa yksinomaan tavanomaisin linja-autoin. Kuten edellä mainitaan (katso tämän päätöksen johdanto-osan 28 kappale), C-terminaalin lähtevät matkustajat voidaan kuljettaa vain lentokenttäbusseilla. Terminaali on varustettu pelkästään matkustajasiltaliittymillä, eikä siinä ole portteja eikä portaita, joiden kautta lähtevät matkustajat voisivat siirtyä tavanomaisiin linja-autoihin. Terminaalin erityisrakenne ei toistaiseksi salli tavanomaisten linja-autojen käyttöä matkustajien kuljetuksissa terminaalirakennukselta ilma-alukselle ja pakottaa näin ollen kuljettamaan lähtevät matkustajat lentokenttäbusseilla; saapuvat matkustajat voidaan sen sijaan kuljettaa myös tavanomaisilla linja-autoilla pohjakerroksen tasolla sijaitsevaan tuloaulaan. Kyseessä on merkittävä kapasiteettirajoite, joka estää toisen palveluntarjoajan tai omahuolinnan harjoittajan mukaantulon, kunnes terminaalin rakennetta muutetaan siten, että matkustajien kuljetuksissa voidaan käyttää kaikentyyppisiä linja-autoja.

(66) Komissio myöntää, että CDG 2:n muissa terminaaleissa on merkittäviä ruuhkahuippuja, mutta sen mielestä Ranskan viranomaiset eivät kuitenkaan ole voineet osoittaa, että kaikki käytettävissä oleva tila on käytössä. Yhtäältä Ranskan viranomaiset esittävät, että käytettävissä oleva pinta-ala (1 054 m^2) täyttää vain osan kokonaistarpeesta (4 303 m^2). Toisaalta ne ilmoittavat kuitenkin poistavansa jo vuoden 1999 aikana käytöstä kahdeksan lentokenttäbussia ja ottavansa käyttöön 27 tavanomaista linja-autoa nykyisten 47:n lisäksi. Kahdeksan lentokenttäbussin käytöstäpoisto vähentää dynaamista tilantarvetta 1 096 m^2:llä (8 x 137 m^2), mutta tavanomaisten linja-autojen määrän kasvu synnyttää 1 134 m^2:n (27 x 42 m^2) dynaamisen lisätilantarpeen. Ranskan viranomaiset eivät ole selvittäneet, miten ylimääräisen kaluston (pitkä- ja/tai lyhytkestoinen) pysäköinti aiotaan toteuttaa.

(67) Ranskan viranomaisten mukaan terminaalirakennukseen tuleva Air Francen päälentoasemaliikenne ja lentokenttäbussien määrän väheneminen merkitsevät sitä, että kuljetus on hoidettava lisäämällä tavanomaisten linja-autojen määrää ja että tämä edellyttää keskitettyä koordinointia palvelun joustavuuden (toimintasuunnitelmien muutokset viime hetkellä) ja laadun varmistamiseksi. Lisäksi Ranskan viranomaiset katsovat, että toisen palveluntarjoajan mukaantulo tekisi tällaisen koordinoinnin mahdottomaksi. Vaikka komissio myöntää, että koordinointia voidaan tarvita toiminnan tehostamiseksi erityisesti silloin, kun toimintasuunnitelman toteuttaminen viivästyy ja/tai siihen tulee

viime hetken muutoksia, lentoaseman tehtävänä on huolehtia sopivin keinoin siitä, että linja-autopalvelua hallitaan kattavasti toimintahäiriöiden välttämiseksi asematasolla. Tällaista hallintaa toteutetaan kilpailulle jo avatuilla lentoasemilla, ja se perustuu lentoaseman normaaleihin hallinta- ja valvontaoikeuksiin, joiden perusteella voidaan asettaa määräyksiä kaikille lentoaseman palveluntarjoajille järjestelmän moitteettoman toiminnan varmistamiseksi. Ranskan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että yhden ainoan palveluntarjoajan toimiminen C-terminaalissa olisi ristiriidassa sen kanssa, että tällainen järjestelmä toimii moitteettomasti koko terminaalirakennuksessa, ja että tällainen koordinointi ei olisi toteutettavissa, jos maahuolinnan markkinat avataan kilpailulle terminaalirakennuksen muissa terminaaleissa.

(68) Lisäksi Ranskan viranomaiset katsovat, että mahdolliset omahuolinnan harjoittajat ja toiset matkustajien kuljetuksen palveluntarjoajat eivät käyttäisi lentokenttäbusseja niiden valmistuksen lopettamisesta johtuen vaan ainoastaan tavanomaisia linja-autoja, mikä aiheuttaisi vakavia seurauksia ADP:lle (lentokenttäbussien huoltokustannusten nousu). Tätä argumenttia ei voida hyväksyä. Ensinnäkään sen avulla ei voida selittää pysäköintikapasiteetin puutetta eikä väistämätöntä yhteyttä asematason ja ajoteiden täyskäyttöön. Toiseksi siinä esitetyillä syillä ei ole vaikutusta matkustajamäärässä mitattavaan käsittelykapasiteettiin. Kuten edellä mainitaan, 9 artiklaa on tulkittava tiukasti ja ottaen huomioon kyseessä olevan toimenpiteen tavoitteet. Direktiivin tavoitteesta johtuen poikkeuksen perusteina voivat olla vain 9 artiklassa mainitut rajoitteet, jotka sinänsä ovat esteitä direktiivin soveltamiselle. Markkinoiden avaamisen mahdottomuuden on johduttava syistä, jotka ovat riippumattomia niiden esittäjästä. ADP:n mukaan uuden palveluntarjoajan mukaantuloa CDG 2:een ei kuitenkaan tee mahdottomaksi pelkästään tilanpuute sinänsä vaan se, että uuden palveluntarjoajan mukaantulo nostaa lentokenttäbussien huoltokustannuksia.

(69) Komissiosta tehty vierailu ja komission pyynnöstä toteutettu selvitys vahvistivat, että linja-autoja (lentokenttäbusseja ja tavanomaisia) ei ole välttämättä tarpeen pysäköidä lähelle terminaalia, jota ne palvelevat. Monilla lentoasemilla, kuten Heathrow'ssa, linja-autot käyttävät pitkäkestoiseen pysäköintiin tarkoitettuja alueita lentoaseman reuna-alueella ja linja-autoja käytetään käyttäjien ja/tai palveluntarjoajien tarpeiden mukaan. Jos kapasiteettia käytetään tehokkaasti, linja-autot tarvitsee pysäköidä vain ajaksi, jolloin ne eivät ole käytössä. Linja-autot voidaan pysäköidä muun muassa nykyisen rakennusalueen itäpuoliselle alueelle, jossa sijaitsevat vasta vuosina 2005–2010 käyttöönotettavat F 3-, E 3- F 4 ja E 4-terminaalit.

Toisen palveluntarjoajan ja/tai omahuolintaa harjoittavan käyttäjän mukaantulo ei vaikuttaisi kielteisesti terminaalirakennuksen liikenteenkäsittelykapasiteettiin. Tällä hetkellä terminaalirakennuksessa on 23 matkustajasiltaa, mutta vain 14 lentokenttäbussia on kaiken aikaa käytettävissä. Esitetty argumentti perustuu pelkästään palveluntarjoajan tai omahuolinnan harjoittajan mukaantulosta ADP:lle aiheutuviin taloudellisiin seurauksiin eikä sellaiseen käyttöpinta-alan ylikuormitukseen (putki- ja ulkopaikoilla), joka voisi aiheuttaa vakavia toimintahäiriöitä ja uhata terminaalirakennuksen liikenteenkäsittelykapasiteettia. Selvitysten tietojen mukaan 18:aa 23 matkustajasillasta voivat käyttää vain lähtevät matkustajat, ja saapuvat matkustajat käyttävät muita (viittä) matkustajasiltaa. Matkustajasiltoja voivat käyttää samaan aikaan sekä lentokenttäbussit että tavanomaiset linja-autot. Vaikka palveluntarjoaja ja/tai käyttäjä pystyisi huolehtimaan 20 prosentista terminaalirakennuksen liikenteestä (kaksi kertaa ADP:n arvioitua markkinaosuus), tavanomaisten linja-autojen määrän kasvulla ei olisi vakavia vaikutuksia tilan tai toiminnan kannalta. ADP on suunnitellut lisäävänsä linja-autokalustonsa määrää 47:stä 74:ää vuonna 1999 (57 prosentin lisäys) ja poistavansa käytöstä osan lentokenttäbusseista (vuoden 1999 lopulla on käytössä enää yhdeksän lentokenttäbussia). ADP ei pidä näiden lisälinja-autojen pysäköintiä mahdottomana.

Ei ole siis osoitettu, että samaa määrää uusia linja-autoja ei voisi liikennöidä myös toinen palveluntarjoaja tai omahuolinnan harjoittaja A-, B-, D ja F-terminaaleilla.

T 9

(70) Komissiosta tehty vierailu ja komission pyynnöstä toteutettu selvitys vahvistivat, että terminaalirakennuksessa on Ranskan viranomaisten ilmoittamia rajoitteita, jotka liittyvät matkustajille terminaalirakennuksessa tarjottaviin palveluihin ja erityisesti

matkalippujen ja matkustusasiakirjojen tarkastamiseen, matkatavaroiden kirjaamiseen sekä niiden kuljetukseen lajittelujärjestelmiin (luokka 2), ja että Ranskan viranomaisten väitteet pätevät tältä osin.

(71) Mitä tulee matkatavaroiden lajitteluun ja kuljettamiseen ilma-aluksen ja terminaalin välillä, komissio on muistuttanut tekemissään eri päätöksissä ([1]), että yleisesti ottaen matkatavaroiden lajittelujärjestelmässä tarvittavien vaunustojen lukumäärä riippuu käsiteltävien lentojen lukumäärästä eikä järjestelmässä toimivien palveluntarjoajien lukumäärästä. Tietyissä erityistapauksissa itse lajitteluhallin rakenne estää kuitenkin vetoajoneuvojen samanaikaisen liikuttelun hallin sisällä. Kuten Stuttgartin lentoaseman tapauksessa, ei voida kiistää, että halli on ahdas ja ajoittain ylikuormitettu. Koska matkatavarahihnan ympäristö on ahdas ja koska hallissa on vain yksi sisäänkäynti, minkä vuoksi vetoajoneuvon on tehtävä täyskäännös hallin sisällä, hallissa voi liikkua kerrallaan vain yksi vetoajoneuvo. Lentoaseman tehtävänä on siksi säännellä vaunustojen pääsyä halliin; muiden vaunustojen on odotettava sisäänkäynnin lähistöllä ([2]). Koska terminaalirakennus T 9:ssä matkatavaroiden lajitteluhalli on sijoitettu lähtöaulan ja sen yhteydessä olevan lähtöselvitystilan sekä tuloaulan väliin, hallin ympäristöön ei ole mahdollista pysäköidä ylimääräistä matkatavaroiden kuljetuskalustoa. Matkatavaroiden kuljetuskaluston pysäköintiin on koko terminaalissa varattu 2 500 m^2:n tila, joka on tällä hetkellä kokonaan käytössä. Toinen palveluntarjoaja tarvitsisi lisätilaa vähintään 500 m^2. Koska lajitteluhallin kolmesta asematason puoleisesta sivustasta kahdella on parhaillaan käynnissä rakennustyöt, joiden tarkoituksena on laajentaa terminaalia, käytettävissä oleva tila vähenee, entisestään 700 m^2. Kyseessä on lisärajoite, joka estää poikkeusjakson aikana toista palveluntarjoajaa pysäköimästä kalustoaan terminaalin viereisille alueille.

(72) Näin ollen on olemassa tila- ja kapasiteettirajoitteita, joilla voidaan perustella Ranskan viranomaisten päätös varata kolmansille osapuolille tarjottavat palvelut yhdelle ainoalle palveluntarjoajalle ja kieltää omahuolinnan harjoittaminen matkatavaroiden lajittelussa sekä matkatavaroiden kuljetuksessa terminaalin ja ilma-aluksen välillä (direktiivin liitteen 3 kohdassa tarkoitetut palvelut ja osa 5.4 kohdassa tarkoitetuista palveluista).

(73) Mitä tulee poikkeuksen kohteena oleviin muihin asematasopalveluihin, on yleisesti tunnustettu tosiseikka, että useiden palveluntarjoajien kalustotarve on suurempi kuin yhden ainoan palveluntarjoajan kalustotarve ja että myös kaluston pysäköimistä varten tarvitaan näin ollen lisätilaa. Jos yhden palveluntarjoajan kalustotarve riippuu terminaalirakennuksen ruuhkahuippujen liikennemäärästä, kilpailulle avatussa järjestelmässä on tarpeen ottaa huomioon kunkin palveluntarjoajan toimintahuippu, joka ei välttämättä satu yksiin lentoaseman ruuhkahuippujen kanssa. Kilpailutilanne merkitsee siis kalusto- ja pysäköintitilatarpeen kasvua.

Hiljaisina jaksoina ja erityisesti öisin, jolloin kalustoa käytetään vähiten, lentoaseman vapaita paikkoja voidaan periaatteessa käyttää kaluston väliaikaiseen pysäköintiin. On myös otettava huomioon, että kilpailulle avaaminen merkitsee tällä hetkellä ainoana palveluntarjoajana toimivan palveluntarjoajan markkinaosuuden supistumista eli sitä kautta myös materiaali- ja kalustotarpeen sekä pysäköintitilatarpeen vähenemistä.

(74) Terminaalirakennuksen asematasoalueella on tällä hetkellä 14 ilma-alusten seisontapaikkaa, joista ilma-alukset siirretään työntötraktoreilla (TIPO-eli *taxi in push-out* -paikat). Seisontapaikat ovat MARS-paikkoja (*multi-aircraft remote stands*), joihin voi pysäköidä samanaikaisesti 8 – 14 ilma-alusta riippuen niiden koosta tai tyypistä ja asematasoalueen kokoonpanosta. Kaikki seisontapaikat ovat nose-in-paikkoja. ADP arvioi, että uusi palveluntarjoaja pystyisi noin 10 prosentin markkinaosuudella huolehtimaan 2 000 operaatiosta vuodessa. ADP:n toimittamista tiedoista käy kuitenkin ilmi, että vuonna 1998 terminaalirakennuksen operaatiomäärä oli 13 900, josta 10 prosenttia on enintään 1 400 operaatiota/vuosi. ADP:n arvion mukaan uusi palveluntarjoaja pystyisi huolehtimaan 3 ilma-aluksesta samanaikaisesti ja tähän tarvittava kalusto vaatisi 1 000 m^2:n tilan. Ilma-aluksen välittömässä läheisyydessä käytettävän kaluston pysäköintiin tarvitaan kuitenkin vain 600 m^2:n tila. Liikennehuippujen aikana voidaan huolehtia 10:stä ilma-alusten operaatiosta tunnissa.

([1]) Ks. Frankfurtin, Stuttgartin ja Köln – Bonnin lentoasemia koskevat komission päätökset.
([2]) Ks. erityisesti Stuttgartin lentoasemaa koskeva päätös.

Hyödyntämällä ilma-alusten etuosan ympärillä käytettävissä oleva tila tehokkaammin on mahdollista voittaa noin 1 800 m^2:n tila. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn normeissa ja sen suosittamissa käytänteissä esitetään, minkä verran tilaa on varattava turvallisuussyistä ja ilma-aluspaikoilla käytettävää kalustoa varten ilma-alustyypin mukaan sekä miten nämä tilat on sijoitettava. Vierailu lentoasemalla paljasti, että maahuolintakaluston pysäköintiin on vielä käytettävissä runsaasti tilaa ilma-alusten etuosan lähistöllä. Lisäksi ruuhka-aikaan suurin osa huolintakalustosta on käytössä, joten sitä ei tarvitse tällöin pysäköidä.

(75) Ranskan viranomaisten mukaan ruuhka-aikaan T 9:ään tulee henkilöstöä ja kalustoa CDG 1:stä ylimääräisen liikenteen käsittelyä varten. ADP:n väitettä, jonka mukaan toiminta asematasolla estää turvallisuussyistä ylimääräisen kaluston pysäköimisen, ei voida pitää perusteltuna, sillä tilanne on samanlainen monilla kansainvälisillä lentoasemilla, joissa se ei aiheuta erityisiä ongelmia. Ongelma voidaan ratkaista rajaamalla paikat selkeästi ja valvomalla, että ilma-aluksen saapuminen seisontapaikalle voi tapahtua täysin turvallisesti, mikä on normaali turvamenettely lukuisilla lentoasemilla, joissa on nose – in-seisontapaikkoja.

(76) ADP käyttää tällä hetkellä Algeco-tyyppisiä rakennuksia, joissa on yhteensä 800 m^2 toimisto-, hallinto- ja lepotiloja ja jotka muodostavat yli 46 prosenttia toimistotilasta. Komissio myöntää, että rakennustöiden aikana lisätilaa ei ole uuden palveluntarjoajan toimistoille ja hallintotiloille. ADP:lle ja toiselle palveluntarjoajalle saataisiin kuitenkin tilat asettamalla päällekkäin kaksi tilapäisrakennusta, kuten on käytäntönä muilla rakennusalueilla, myös lentoasemilla. Näiden rakennusten tarvitsisi lisäksi olla vain kohtuullisen välimatkan päässä palvelupaikoista, jotta terminaalirakennukselle päästäisiin nopeasti tarjoamaan kulloisetkin palvelut.

(77) Ranskan viranomaiset eivät siis ole osoittaneet, että olisi mahdotonta hyväksyä toisen palveluntarjoajan mukaantuloa tarjoamaan kyseisiä asematasopalveluja (lukuun ottamatta matkatavaroiden lajittelua ja kuljetusta ilma-aluksen ja terminaalin välillä), jos kyseinen palveluntarjoaja sopeutuu edellä mainittuihin pysäköinti- ja tilarajoitteisiin.

3. **Toimenpidesuunnitelma**

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

Terminaalirakennus CDG 2

(79) Esitetyn suunnitelman tavoitteena on lisätä merkittävästi putkipaikkojen osuutta CDG 2:ssa erityisesti rakentamalla uudet F- ja E-terminaalit, mikä mahdollistaa CDG 2:n ruuhkahuippujen pääsyynä olevan Air Francen päälentoasemaliikenteen käsittelyn. Rakennustöiden päätyttyä putkipaikkojen osuuden arvioidaan olevan 90 – 100 prosenttia, mikä vähentää huomattavasti ajoneuvojen ja näin ollen myös pysäköintitilan tarvetta. Tilaa vapautuisi myös CDG 2:n rakennustyömaiden vapautumisen tahdissa. Lisäksi lentokenttäbussit poistetaan vähitellen käytöstä: vuonna 1999 lentokenttäbussien käyttö lopetaan B- ja D-terminaaleilla, mikä vähentää niiden määrää nykyisestä 15:sta 9:ään vuoden 1999 loppuun mennessä. Samaan aikaan tavanomaisten linja-autojen määrää lisätään nykyisestä 47:stä 74:ään. Vuonna 2000 lentokenttäbussien käyttö lopetetaan kokonaan ja tavanomaisten linja-autojen määrä vakiinnutetaan 49:ksi.

(80) Ranskan viranomaiset kaavailevat C-terminaaliin merkittäviä rakennustöitä (joiden kustannukset ovat 1,5 miljoonaa euroa) poistaakseen esitetyt rajoitteet. Ranskan viranomaiset aikovat i) rakentaa katetut portaat porteilta C2 – C12 tapahtuvia lähtöjä varten, ii) asentaa liukuportaat ja hissin, joiden avulla voidaan nousta jatkoyhteysaulaan ja sen jälkeen edetä porttien C0 – C10 tulo-oville ja iii) muuntaa saapuvien matkustajien käytävän länsipuolella sijaitsevan lentokenttäbussien saapumisoven. Näiden rakennustöiden ansiosta sekä lähtevät että tulevat matkustajat voidaan poikkeusjakson päätyttyä kuljettaa tavanomaisilla linja-autoilla ja siten poistaa nykyinen tekninen kapasiteettirajoite.

Ranskan viranomaisten esittämään suunnitelmaan sisältyviä toimenpiteitä voidaan siis pitää asianmukaisina, koska niiden avulla voidaan poistaan kyseisessä terminaalissa olevat rajoitteet.

(81) Koska Ranskan viranomaisten A-, B- D- ja F-terminaalin osalta ilmoittamia rajoitteita ei ole näytetty toteen, ei ole tarpeen tarkastella yksityiskohtaisemmin näiden rajoitteiden poistamiseksi esitettyjä toimenpiteitä.

Terminaalirakennus T 9

(82) Toukokuun 25 päivänä 1998 päättyneessä rakennustöiden ensimmäisessä vaiheessa terminaalirakennukseen lisättiin uusi lähtöaula ja 14 lähtöselvitystiskiä, minkä ansiosta liikenteenkäsittelyresursseihin liittynyt ongelma on voitu ratkaista. Töiden toisessa vaiheessa:

— eteläpäätyyn asennetaan matkatavaroiden käsittelyjärjestelmä (CBS),

— lisätään huolintapalvelujen tarvitsemaa infrastruktuuria.

(83) Suunnitelman mukaan:

— Lähtöaulassa:

— yleisön käytössä oleva tila uudistetaan siten, että vältetään ristikkäiset matkustajavirrat,

— rakennetaan 30 m^2 lisää odotustilaa,

— luodaan toimistotilaa noin 500 m^2.

— Tuloaulassa:

— matkatavaroiden lajitteluun käytettävä tila on mahdollista kaksinkertaistaa.

— Ulkopuolella:

— lentoliikennepuolelle rakennetaan rakennus, jonka pinta-ala on noin 2 000 m^2,

— kaluston säilytykseen käytettävän alueen pinta-alaa on mahdollista lisätä 50 prosenttia.

(84) Näiden rakennustöiden ansiosta pitäisi pystyä täyttämään noin 1 400 m^2:n tilatarve (toimisto- ja toimintatiloina), joka johtuu erityisesti siitä, että tilapäisrakennusten sijalle on löydettävä uudet tilat ja täytettävä sekä entiset että maahuolintalainsäädännön soveltamisesta johtuvat uudet vaatimukset.

(85) Toukokuussa 1998 päättyneessä resurssien mukauttamisen ensimmäisessä vaiheessa (matkustajaliikenteen käsittelytarpeen tyydyttäminen) ei ole luotu sellaista uutta tilaa, joka olisi varattu vain sen käyttäjille. Ranskan viranomaisten esittämästä suunnitelmasta käy ilmi, että terminaalirakennuksen ja lentoliikennepuolen toiminnoille varattua 1 300 m^2:n tilaa (josta 1 100 m^2 on varattu maahuolintapalveluille) laajennetaan 2 700 m^2:iin (josta 2 100 m^2 varataan maahuolintapalveluille huhtikuusta 2000). Uusi tila varataan sen käyttäjille (yhtiöille, palveluntarjoajille jne.). Ranskan viranomaisten esittämään suunnitelmaan sisältyviä toimenpiteitä voidaan näin ollen pitää asianmukaisina, sillä niiden avulla voidaan ratkaista kyseisen terminaalirakennuksen kapasiteettirajoitteet.

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

(86) Direktiivin tavoitteista todetaan jo direktiivin nimessä, että päätavoitteena on pääsy markkinoille. Markkinoille pääsyn pitää kuitenkin olla todellinen, jotta direktiivillä olisi käytännön vaikutusta. Toisin sanoen ”maahuolinnan markkinoiden avaaminen on toimenpide, jonka pitäisi auttaa lentoyhtiöitä alentamaan käyttökustannuksia ja parantamaan käyttäjille tarjottavien palvelujen laatua” (direktiivin johdanto-osan 5 kappale). Näin ollen markkinoiden avaaminen, joka parantaa tarjottujen palvelujen laatua ja alentaa käyttäjien maksamia maksuja, edistää direktiivin tavoitteiden toteuttamista luomalla kilpailua palveluntarjoajien välille.

(87) Koska ainoastaan terminaalirakennus CDG 2:n C-terminaalin kapasiteettirajoitteet on näytetty toteen, toimenpiteen kohtuullisuutta on syytä tarkastella pelkästään kyseisen terminaalin osalta. Markkinoiden välitön avaaminen ei C-terminaalissa tarjoaisi todellista mahdollisuutta päästä markkinoille. Ranskan viranomaisten suunnittelemat rakennustyöt onvat välttämättömiä, jotta lähtötilat voidaan muuttaa siten, että myös lähtevät matkustajat voidaan kuljettaa tavanomaisin linja-autoin. Kun otetaan huomioon terminaalin tämänhetkinen tilanne, komissio katsoo, että toteutetut toimenpiteet eivät ole tarpeettoman laajoja ja että terminaalissa käytettävissä oleva kapasiteetti ei salli markkinoiden välitöntä avaamista direktiivissä säädetyssä laajuudessa.

Koska Ranskan viranomaisten ilmoittamia rajoitteita ei terminaalirakennuksen muiden terminaalien osalta ole näytetty toteen, ei ole tarpeen tarkastella yksityiskohtaisemmin kyseisten rajoitteiden poistamiseksi esitettyjen toimenpiteiden kohtuullisuutta.

(88) Terminaalirakennus T 9:n osalta Ranskan viranomaisten myöntämä poikkeus vaikuttaa sitä vastoin tarpeettoman laajalta siltä osin, kuin se koskee asematasopalveluja ja erityisesti ilma-aluksen opastamista, avustamista sen pysäköinnissä, sen lastausta ja tyhjennystä, avustamista käynnistämisessä ja ilma-aluksen siirtämistä, sillä nämä palvelut eivät välttämättä liity palveluihin, joiden osalta tilarajoitteet on näytetty toteen, eli matkustajien avustamiseen sekä matkatavaroiden käsittelyyn lajitteluhallissa ja niiden kuljettamiseen ilma-aluksen ja terminaalin välillä.

V **PÄÄTELMÄ**

(89) Terminaalirakennus CDG 2:ssa ei ole rakenteellisia tila- ja kapasiteettiongelmia, jotka estäisivät maahuolintapalveluiden markkinoiden avaamisen matkustajien kuljetuksen osalta. Ranskan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että kyseisen palvelun markkinoita olisi täysin mahdotonta avata erityisten tila- tai kapasiteettirajoitteiden vuoksi. C-terminaalin rakenteeseen liittyvillä tekijöillä voidaan kuitenkin perustella sitä, että kyseisen palvelun tarjoaminen varataan poikkeusjakson ajaksi lentoasemalle pelkästään kyseisessä terminaalissa.

(90) Terminaalirakennus T 9:ssä on vain tietyiltä osin sellaisia rakenteellisia tila- ja kapasiteettiongelmia, jotka estävät maahuolintapalveluiden markkinoiden avaamisen direktiivissä säädetyssä laajuudessa. Käytettävissä olevasta tilasta ja liikenteenkäsittelyn laajentamiseen ja parantamiseen tähtäävistä rakennustöistä johtuen voidaan sallia enintään kaksi omahuolinnan harjoittajaa ja kaksi kolmansille osapuolille palveluja tarjoavaa toimijaa, jotka tarjoavat huolintapalveluja matkustajien avustamisessa. Matkatavaroiden lajitteluun ja niiden kuljetukseen terminaalin ja ilma-aluksen välillä käytettävissä oleva tila ei salli toisen kolmansille osapuolille palveluja tarjoavan toimijan mukaantuloa. Ei ole kuitenkaan riittävästi osoitettu, että ADP:n pitäisi olla jatkossakin ainoa maahuolintapalvelujen tarjoaja muiden asematasopalvelujen osalta, koska tila- ja kapasiteettirajoitteet eivät vaikuta näiden palvelujen tarjoamiseen.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Komissio hyväksyy Pariisin Roissy-Charles de Gaullen lentoasemalle myönnettyä poikkeusta koskevan päätöksen, sellaisena kuin se on annettu tiedoksi komissiolle 8 ja 27 päivänä tammikuuta 1999, edellyttäen, että Ranskan tasavalta tekee siihen seuraavat muutokset:

— kun on kyse kolmansille osapuolille tarjottavista asematasopalveluista ilma-alusten opastamisessa (liitteen 5.1 kohta), pysäköinnissä (liitteen 5.2 kohta), lastauksessa ja tyhjennyksessä (osa liitteen 5.4 kohdassa tarkoitetuista palveluista), käynnistämisessä (liitteen 5.5 kohta) sekä siirtämisessä (liitteen 5.6 kohta) terminaalirakennuksella T 9, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla tehdyllä päätöksellä on sallittava kolmansille osapuolille tarjottavien palvelujen markkinoiden avaaminen toiselle palveluntarjoajalle,

— kun on kyse kolmansille osapuolille tarjottavista palveluista ja omahuolinnasta matkustajien kuljetuksessa terminaalirakennuksella CDG 2, 9 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdan nojalla tehty päätös poistetaan A-, B- D- ja F- terminaalien osalta.

2 artikla

Ranskan tasavallan on annettava komissiolle tiedoksi 1 artiklan mukaisesti muutettu poikkeuspäätös ennen sen voimaantuloa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 27 päivänä huhtikuuta 1999.

Komission puolesta

Neil KINNOCK

Komission jäsen