KOMMISSIONENS BESLUT

av den 10 januari 2000

om genomförande av artikel 9 i rådets direktiv 96/67/EG på Funchals flygplats

[delgivet med nr K(1999) 5194]

(Endast den portugisiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2000/123/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen [1], särskilt artikel 9.5 i detta,

med beaktande av de portugisiska myndigheternas beslut som meddelades kommissionen den 11oktober 1999 och efter samråd med dessa myndigheter,

efter samråd med den rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

1. Tillämpningsområde för det undantag som anmälts av Portugals regering

1.1 *De portugisiska myndigheternas anmälan*

1. Genom en skrivelse som registrerades av kommissionen den 11 oktober 1999 har de portugisiska myndigheterna anmält en begäran om godkännande av ett beslut av Portugals regering genom vilket Funchals flygplats beviljas ett undantag med följande innebörd:

   — Antalet användare som tillåts utöva egenhantering för de kategorier av tjänster som räknas upp under punkt 2 i bilagan till direktivet begränsas till två.

   — Utövandet av egenhantering för de kategorier av tjänster som räknas upp under punkterna 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 och 5.6 i bilagan till direktivet begränsas till en enda användare.

   Detta undantag beviljas, på grundval av artikel 9.1 c och d i direktivet, till och med den 31 december 2000.

2. I enlighet med artikel 9.3 i direktivet offentliggjorde kommissionen den 25 november 1999 en sammanfattning av denna anmälan i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [2] och anmodade berörda parter att inkomma med synpunkter.

3. I enlighet med bestämmelserna i artikel 9.5 i direktivet samrådde kommissionen med den portugisiska regeringen beträffande utkastet till kommissionens utvärdering den 8 december 1999.

Grund för undantaget

4. De allmänna reglerna för tillträde till marknaden för marktjänster fastställs i artiklarna 6 och 7 i direktivet. Där framgår tydligt att principen om största möjliga öppenhet skall gälla för de flesta typer av marktjänster. För en flygplats med en sådan trafikvolym som Funchals med 1,7 miljoner passagerare 1997 föreskrivs i direktivet att egenhantering skall tillåtas från och med den 1 januari 1998. Eftersom flygplatser har en mycket speciell situation och har speciella uppgifter, som bl.a. präglas av säkerhetsproblem men också av utrymmes- och kapacitetsproblem som kan uppstå i vissa delar av de flesta flygplatser, föreskrivs i direktivet inget fullständigt öppnande av marknaden, utan en miniminivå, både vad beträffar egenhantering och tjänster till tredje man för fyra kategorier av tjänster som utförs på rampområdet vilket är en mycket känslig del av flygplatsen. Dessa kategorier omfattar ramptjänster, bagagehantering, påfyllning av bränsle samt viss gods- och posthantering som bl.a. beskrivs i punkterna 3, 4 och 5 i bilagan och som omfattas av detta beslut. Rätten till egenhantering för passagerartjänster (punkt 2 i bilagan) är normalt sett inte föremål för några inskränkningar vad gäller rätten till egenhantering och varje transportföretag bör kunna använda sig av denna rätt.

5. I artikel 9 i direktiv 96/67/EG tas även hänsyn till det faktum att allvarliga utrymmes- och kapacitetsbegränsningar i vissa mycket speciella fall kan hindra att marknaden öppnas i föreskriven omfattning. Tillfälliga undan-

[1] EGT L 272, 25.10.1996, s. 36.

[2] EGT C 337, 25.11.1999, s. 4.

tag kan då beviljas för att ge flygplatsen tid att komma till rätta med dessa begränsningar. Sådana undantag får endast beviljas i exceptionella fall och syftet är inte att allmänt ge flygplatser en extra anpassningsperiod utöver den som föreskrivs i artikel 1 i direktivet.

6. Ett undantag kan endast beviljas på grundval av specifika utrymmes- och kapacitetsbegränsningar. Det är också detta skäl som åberopades av de portugisiska myndigheterna när de beviljade det undantag som är föremål för detta beslut i överensstämmelse med artikel 23 i den portugisiska förordningen "Decreto-Lei Nº 275/99 de 23 de Julho 1999" ([3]), genom vilken direktiv 96/67/EG införlivas i den nationella lagstiftningen.

1.2 *Beskrivning av flygplatsen*

7. Funchals flygplats är utrustad med en passagerarterminal längs med en 1 800 meter lång start- och landningsbana som sträcker sig från sydväst till nordost och med en tillkännagiven kapacitet på nio flygrörelser i timmen. Flygplatsen är belägen i den autonoma regionen Madeira och har en livsviktig betydelse för ekonomin i denna avlägsna ö-region. De meteorologiska förhållandena, i synnerhet de ibland kraftiga vindarna, försvårar användandet av flygplatsen. Denna svårighet förstärks genom att flygplatsen är belägen nära havet och mot bergen vilket har gjort det nödvändigt att bygga terminalen på fyra plan p.g.a. utrymmesbrist.

8. Antalet flygrörelser ökade med i genomsnitt 3% per år under perioden 1990–95. Under resten av 1990-talet steg detta antal kraftigt med en ökning på ända upp till 16,5%.

Vad gäller passagerartrafiken låg denna på 1,53 miljoner passagerare 1997 (nästan 1,7 miljoner 1998) med en genomsnittlig ökning på 6,5%. Av denna trafik gällde 88% förbindelser med det portugisiska fastlandet. Strukturen på trafiken har inte ändrats sedan 1980-talet, hälften är inrikestrafik och andra hälften internationell trafik. Två tredjedelar av trafiken är reguljärtrafik.

I prognoserna räknar man med en genomsnittlig årlig ökning av trafiken med 4% för de kommande fem åren, huvudsakligen beroende på en ökning av flygplanens storlek vilket har möjliggjorts genom förlängningen av start- och landningsbanan.

1.3 *Situationen för marktjänster vid Funchals flygplats*

9. Eftersom antalet passagerare understiger tre miljoner och mängden gods understiger 75 000 ton per år gäller öppnandet av marknaden inte tjänster som tillhandahålls till tredje man. En del av dessa tjänster till tredje man, vilka svarar för 31% av rörelserna på flygplatsen, utförs redan till två tredjedelar av TAP och resten utförs av företaget TRIAM.

10. Däremot föreskrivs i direktivet rätten att utöva egenhantering sedan den 1 januari 1998. Denna utövas för närvarande av företaget TAP för de tjänster som omfattas av undantaget dvs. passagerartjänster, bagagehantering, fraktgods och posthantering samt ramptjänster. Fram till slutet av 1998 ansvarade TAP för den allmänna trafikplikten i enlighet med artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 2408/92 för förbindelsen mellan ön Madeira och det portugisiska fastlandet, som utgjorde 66% av rörelserna. Sammanlagt står detta företag för 69% av rörelserna på Funchals flgyplats, vilket motsvarar 85% av passagerarrörelserna och 95% av fraktrörelserna.

2. **Begränsningar som åberopas av de portugisiska myndigheterna**

2.1 *De portugisiska myndigheternas anmälan*

11. TAP:s nuvarande ställning som det enda företag som har rätt att utöva egenhantering förklaras till stor del av det faktum att detta företag till och med förra året ansvarade för den allmänna trafikplikten på inrikesförbindelserna med det portugisiska fastlandet. Under 1997 stod den totala reguljärtrafiken för 77% av rörelserna och 88% av dessa rörelser svarade TAP för. Vad gäller passagerare värderades reguljärtrafiken till 66% varav 78% transporterades av TAP.

12. Enligt den akt som lades fram av de portugisiska myndigheterna finns det utrymmes- och kapacitetsproblem både i terminalen och för tjänsterna på rampen.

13. För avgångarna i terminalen är storleken på incheckningsområdet för närvarande begränsat till 480 m^2 för 15 incheckningsdiskar (plus tre diskar vid sidan om, utan någon plats för köande). Emellertid är endast tio diskar utrustade med datoriserade system. Dessa diskar används av företaget TAP medan tjänsteleverantören TRIAM som endast bedriver chartertrafik gör sina incheckningar manuellt. Bristen på utrymme i incheckningsområdet medför stora problem för passagerarna som under högtrafik tvingas till långa väntetider under svåra förhållanden i en terminal som saknar luftkonditionering och därför är det, enligt de portugisiska myndigheterna, inte möjligt att ta emot ytterligare en användare.

14. Bagagehanteringen (punkt 3 i bilagan till direktivet) sköts manuellt med ett 30 meter långt transportband och i lokaler med en storlek på 350 m^2 där det är svårt med hanteringen och där det skulle vara omöjligt att ta emot ytterligare en användare.

15. Vad gäller ramptjänster (punkt 5 i bilagan), är utrymmet på rampen, enligt den akt som har lagst fram av de portugisiska myndigheterna, mycket begränsat och utrustningen från de två befintliga tjänsteleverantörerna TAP

([3]) Diáro da República- 23.07.99-I Série-A Nº 170, s. 4588.

och TRIAM upptar hela området med 2 000 respektive 200 m^2. Dessutom verkar hangarerna för materialunderhåll, trots att de är nya, redan otillräckliga med ett utrymme om endast 400 m^2 för TAP och 200 m^2 för TRIAM. Under högtrafik (30 högtrafikstimmar med nio rörelser) är trafiken på rampen särskilt svår och farlig eftersom alla flygplansställningar är *nose in*-ställningar och det ständigt behövs ganska tunga dragfordon för att flytta flygplanen. Flygplatsen har emellertid endast en väg med trafik i båda riktningarna som dessutom korsas av fotgängare vid deras embarkering eller debarkering.

16. Den nya hangaren för frakttjänster som inte är mer än 450 m^2 stor upptas för närvarande helt och hållet av TAP som genom egenhantering tar hand om 95% av flygplatsens frakttrafik.

17. Enligt de portugisiska myndigheterna är det således inte möjligt att godkänna ytterligare en användare för dessa tjänster som för vissa tjänster redan tillhandahålls av två tjänsteleverantörer.

3. **De berörda parternas iakttagelser**

18. Efter kommissionens offentliggörande av ett utdrag ur de portugisiska myndigheternas anmälan och i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 9.3 i direktivet har de berörda parterna uppmanats att komma med synpunkter.

Inga särskilda synpunkter har framförts avseende detta undantag.

4. **Bedömning av undantaget mot bakgrund av bestämmelserna i direktiv 96/67/EG**

4.1 *Gällande regler för marktjänster*

4.1.1 ***Möjligheter att begränsa tillträdet till marknaden***

19. I direktiv 96/67/EG föreskrivs ett differentierat öppnande av marknaden, utgående dels från hur marktjänsterna tillhandahålls (egenhantering eller tjänster till tredje man) och dels från flygplatsens trafikvolym.

20. De allmänna reglerna om utövandet av egenhantering vad gäller de marktjänstkategorier som avses i de portugisiska myndigheternas anmälan fastställs i artikel 7 i direktivet. Dessa regler har införts i bestämmelserna i den portugisiska förordning [4] genom vilken direktivet införlivas. I enlighet med bestämmelserna i direktivet får medlemsstaterna begränsa utövandet av egenhantering för bagagehantering, fraktgods och posthantering samt ramptjänster till minst två användare, vilka skall väljas enligt relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier.

21. När det på grund av specifika utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar, särskilt sådana som beror på trängsel eller på ytornas nyttjandegrad, inte är möjligt att öppna marknaden för egenhantering och tjänster till tredje man i den omfattning som föreskrivs i direktivet, får den berörda medlemsstaten, beroende på vilken typ av tjänst det gäller, på grundval av artikel 9.1 c begränsa antalet användare som utövar egenhantering och på grundval av artikel 9.1 d begränsa eller förbjuda rätten att utöva egenhantering till en enda användare.

22. I artikel 9.2 förskrivs emellertid att det i varje beslut om undantag skall

— anges för vilken eller vilka tjänstetyper som undantag beviljas samt vilka specifika utrymmes- och kapacitetsbegränsningar som berättigar till undantag,

— bifogas en plan över åtgärder som syftar till att komma till rätta med dessa begränsningar.

Enligt artikel 9.2 skall ett undantag dessutom inte

— otillbörligen inverka menligt på syftet med direktivet,

— snedvrida konkurrensen,

— vara av större omfattning än nödvändigt.

23. Det främsta syftet med direktivet är att liberalisera marktjänsterna, vilket kommissionen påpekat, bland annat i sina beslut av den 14 januari 1998 om flygplatserna i Frankfurt och Düsseldorf [5]. Begränsningar som åläggs tredje part innebär en inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster. I likhet med statliga åtgärder genom vilka friheten att tillhandahålla tjänster begränsas [6], måste sådana åtgärder som kan leda till att tjänsteleverantörerna utesluts eller förbjuds att utöva sin verksamhet eller, som i detta fall, åtgärder som hindrar användare som önskar utöva egenhantering, oavsett om den utan åtskillnad gäller såväl nationella tjänsteleverantörer som leverantörer från andra medlemsstater, motiveras av ett överskuggande allmänt intresse och inte av ekonomiska överväganden. Åtgärderna skall dessutom vara rimliga i förhållande till den målsättning som eftersträvas.

---

[4] Decreto-Lei Nº 275/99, Diàro da República- 23.07.99-I, Serie-A Nº 170, s. 4588.

[5] Kommissionens beslut av den 14 januari 1998, EGT L 173, 18.6.1998, s. 32 och s. 45.

[6] Dom av den 25 juli 1991, i mål C-288/89, Mediawet, Rec. 1991, s. I–4007, och mål C–76/90, Säger mot Dennemeyer, Rec. 1991, s. I–4221.

4.1.2 ***Förfarandet***

24. Kommissionens prövning bör, såsom påpekas i dess två beslut om flygplatserna i Frankfurt och Düsseldorf ([7]), omfatta följande tre punkter:

— Förekomsten och omfattningen av utrymmes- och kapacitetsbegränsningar som motiverar undantaget och gör det omöjligt att öppna marknaden i den omfattning som föreskrivs i direktivet. Endast utrymmes- och kapacitetsbegränsningar får tas i beaktande.

— En lämplig åtgärdsplan för att komma till rätta med dessa begränsningar. Denna plan skall vara trovärdig och får inte innehålla några villkor för genomförandet. Den skall också innehålla en tidsplan för genomförandet av dessa åtgärder.

— Överensstämmelse med de principer som anges i artikel 9.2 i direktivet i fråga om direktivets syfte, kravet på att konkurrensen inte får snedvridas samt åtgärdens räckvidd.

25. Syftet med ett beviljat undantag är inte att generellt ge flygplatsen en extra anpassningsperiod utöver den som föreskrivs i artikel 1 i direktivet. Undantaget skall göra det möjligt för flygplatsen att lösa de särskilda problem som kan uppstå när marknaden öppnas. Varje undantag måste därför prövas mot bakgrund av de specifika begränsningar som åberopas som stöd för påståendet att det inte skulle vara möjligt att öppna marknaden inom föreskriven tid. Enligt EG-domstolens rättspraxis ([8]) skall varje undantag tolkas strikt och undantagets räckvidd skall bestämmas med hänsyn till det eftersträvade syftet.

26. Det aktuella undantaget måste prövas mot bakgrund av vad som sagts ovan.

27. I enlighet med bestämmelserna i artikel 9.4 i direktivet har kommissionen ingående granskat de åberopade utrymmes- och kapacitetsbegränsningarna, det fattade beslutets rimlighet med hänsyn till dessa begränsningar och de åtgärder som föreslagits för att komma till rätta med begränsningarna. I sin undersökning har kommissionen bland annat fått stöd av de studier som lagts fram av de portugisiska myndigheterna, av sitt besök vid Funchals flygplats den 20 oktober 1999 och av den tekniska studie som kommissionen låtit företaget Aerotec genomföra. Slutligen har kommissionen tagit hänsyn till de kommentarer som flygplatsen och den portugisiska regeringen gav angående kommissionens analys.

4.2 *Undersökning av de begränsningar som angetts av de portugisiska myndigheterna*

28. Madeira är ett mycket viktigt semesterresmål och Funchals flygplats är livsviktig för denna utveckling av turismen. Den årliga ökningen av trafiken på flygplatsen beräknas till 4 % för de kommande fem åren och denna ökning avser nästan helt och hållet passagerartrafiken. På flygplatsen har man inlett viktiga arbeten både vad gäller förlängning av start- och landningsbanan och den viktiga utvidgningen av terminalen. Flygplatsen befinner sig således i ett temporärt tillstånd, särskilt beträffande platsen på rampen, men detta tillstånd bör förbättras under de kommande månaderna i takt med att arbetet med vissa delar av rampen fortskrider.

29. Med 1,53 miljoner passagerare under 1997, måste Funchals flygplats, genom tillämpning av direktivet, tillåta utövandet av egenhantering för transportföretag. Med tanke på den kraftiga ökningen av trafiken borde flygplatsen från och med 2001 även öppna tjänster till tredje man för konkurrens efter det att tröskeln på 2 miljoner årliga passagerare har passerats. De portugisiska myndigheternas undantag avser en begränsning, å ena sidan för de passagerartjänster som normalt sett är helt liberaliserade och å andra sidan tjänsterna för egenhantering på rampen, vilka omfattar bagagesortering, transport av bagage, passagerare och besättning samt fraktgods och posthantering.

Passagerartjänster

30. Enligt de portugisiska myndigheterna finns det kapacitets- och utrymmesproblem i terminalen med allvarliga överbelastningsproblem i incheckningshallen. Enligt kommissionen råder det ingen tvekan om att det kan finnas allvarliga svårigheter i denna hall som är alltför liten för att ta hand om alla passagerare som väntar på att få checka in under vissa högtrafiksperioder med tanke på det antal flygningar som måste behandlas då.

31. Passagerartjänsterna utförs redan av två företag: TAP som både utför tjänster för sina egna flygplan och för andra kunders inom ramen för tjänster till tredje man och det självständiga företaget TRIAM som utför tjänster till tredje man och vars kunder enbart utgörs av charterbolag. Användarna på flygplatsen drar följaktligen redan fördel av ett fritt val för tillhandahållandet av passagerartjänster.

32. Emellertid måste dessa passagerartjänster i enlighet med artikel 7.1 i direktivet vara föremål för en total frihet vad gäller egenhantering. Endast utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar berättigar till ett undantag som begränsar antalet användare som utövar egenhantering. Det handlar således om att kontrollera om det är omöjligt att acceptera nya aktörer.

33. Även om det inte råder någon tvekan om att den hall som nu tjänstgör som incheckningshall är liten måste

([7]) Se fotnot 5.
([8]) Se fotnot 6.

man ändå erkänna att problemet beror på denna hall och i mindre omfattning på antalet incheckningsdiskar. Problemet kan inte tillskrivas det företag som har hand om incheckningen oavsett om detta företag är en av det två nuvarande tjänsteleverantörerna eller en nykomling. Det finns inte, som på vissa flygplatser, gemensam incheckning samtidigt för flera flygningar vid incheckningsdiskarna. För varje flygning används särskilda incheckningsdiskar som öppnas särskilt för varje berörd flygning två eller tre timmar i förväg. Aktören går följaktligen inte vidare med nästa flygning förrän incheckningen för den föregående flygningen är helt och hållet klar. Om alla 18 incheckningsdiskarna fördelas till en flygning har antalet aktörer i princip ingen betydelse eftersom antalet diskar är konstant p.g.a. systemet med att checka in en flygning åt gången och kapaciteten varierar följaktligen inte heller.

34. Ur praktisk synvinkel och grundat på den värsta tänkbara situationen, dvs. den dag som har den högsta trafikbelastningen på året – i detta fall de planerade flygningarna för den 3 januari 2000 – visar en undersökning av flygtidtabellen att den enda tidpunkt då det kan finnas otillräckligt med incheckningsdiskar är under en tidsperiod på två timmar och även vid den tidpunkten kommer överlappningen av två diskar att vara maximalt tjugo minuter.

35. De portugisiska myndigheterna har hävdat att fyra incheckningsdiskar inte kunde användas helt och hållet på grund av deras dåliga läge i hallen. Dessa användes emellertid flitigt den dag som kommissionen besökte flygplatsen och denna dag var ändå inte en särskilt trafiktät dag. Man måste erkänna att deras läge i terminalen gör dem mycket opraktiska och att tillträdet till diskarna 1 och 2 verkligen är begränsat. Det vore emellertid mer praktiskt att använda diskarna för en enda flygning så att passagerarkön kan delas i två köer. I vilket fall som helst kommer en begränsning av antalet aktörer inte få några följder för den aktuella överbelastningen i det området och en sådan skulle inte heller minska behovet av ytterligare incheckningsdiskar.

36. En undersökning av flygtidtabellen för den mest trafikerade dagen på året visar att mellan 8.00 och 10.30 är fem incheckningsdiskar lediga i den del som för närvarande är tilldelad företaget TRIAM och att ingen incheckningsdisk används mellan 16.30 och 22.00. Faktiskt använder TRIAM inte en enda disk under vissa dagar av november. TAP:s åtta diskar används mer, men mellan 11.00 och 15.45 kan minst tre av dessa frigöras enligt flygtidtabellen och det vanliga bruket för fördelning av diskar.

37. Det faktum att de incheckningsdiskar som för närvarande används av TRIAM inte är utrustade med datorutrustning är förvisso ett hinder men det omöjliggör inte ankomsten av en ny aktör. Beslutet om huruvida egenhantering skall bedrivas är ett ekonomiskt beslut som varje användare måste ta efter att de har tagit del av alla fördelar och nackdelar med att driva sådana tjänster, inbegripet flygplatsens utrustningsproblem.

38. Med tanke på flygtidtabellerna och det system som används för incheckningen kommer ankomsten av nya användare som bedriver egenhantering inte att förvärra de (mycket påtagliga) svårigheter som flygplatsen redan lider av men som finns i vänthallen. Det åligger därför flygplatsen att genom en tydlig och rättvis hantering fördela incheckningsdiskarna melln de olika aktörerna på grundval av utvärderingen om var och ens behov.

Bagage

39. I enlighet med de argument som läggs fram av de portugisiska myndigheterna i akten är området för sortering och lastning av bagage mycket begränsat. Verksamheten sköts manuellt från ett trettio meter långt transportband, som redan används av två tjänsteleverantörer. Det är helt omöjligt att tillåta ytterligare en aktör för bagagesortering. Samma sak gäller för bagagetransporten in och ut ur denna hall p.g.a. det begränsade tillträdet till denna.

Ramptjänster

40. Med undantag för transporten av bagage för vilken omöjligheten av att tillåta ytterligare en aktör i sorteringshallen är fastställd, verkar det inte finnas några akuta utrymmes- eller kapacitetsproblem för resten av ramptjänsterna. Den dag som kommissionen gjorde sitt besök var det tydligt att utrymmena, bl.a. i den östra delen av rampen, utan problem skulle kunna ta emot ytterligare utrustning. Till och med under den lugnaste delen av dagen, dvs. när utrustningen inte används och således är parkerad, är det tydligt att de ytor som är reserverade för parkering av utrustningen långt ifrån är belamrade. Dessutom är utformningen av dessa områden temporär och det borde vara möjligt att frigöra mycket mer plats från och med våren år 2000 vid omarbetningen av flygplanens uppställningsplatser i den östra delen av rampen. Oberoende av denna förbättring gör uppställningen av flygplanen i *nose-in*-position, enligt de normer och regler som rekommenderas av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), det möjligt att parkera marktjänstutrustning vid nosen av flygplanen bl.a. på uppställningsplatserna 2–4 och A06 till A04 samt A01 till A03. De portugisiska myndigheterna har således inte bevisat att det är omöjligt att ge tillstånd till egenhantering i enlighet med bestämmelserna i direktivet.

Godshantering

41. En ny godsterminal har nyligen uppförts. Denna terminal på 450 m^2 (varav 350 m^2 är för driften och 100 m^2 för kontor) används för närvarande av TAP. Terminalen är delad i en del för import och en del för export och varje del har en dörr för tillträde till rampen. TAP är enda leverantör för godstjänster på flygplatsen och han-

terar själv över 95% av företagets verksamhet. Tjänster till tredje man, som endast utgör 5% av trafiken, kommer inte att vara ovillkorligen öppna så länge som flygplatsen inte har nått den tröskel på två miljoner passagerare årligen som föreskrivs i direktivet. Det är inte troligt att en aktör kommer att ansöka om egenhantering för denna kategori av tjänster som endast uppgår till 1 eller 2% av trafiken. Med hänsyn till artikel 9 i direktivet, måste det bevisas att ankomsten av en andra aktör, som skulle tilldelas utrymme i proportion till sin godstrafik, är omöjlig. Ett sådant utrymme i hangaren verkar inte omöjligt i sig eftersom behovet är så litet. Emellertid verkar placeringen av dörrarna göra det omöjligt för en andra aktör att komma in och gå ut. Med hänsyn både till godshangarens placering och yta omöjliggör de kontor som är reserverade för personalen i godshangaren att en andra aktör tas emot.

42. I den akt som har lagts fram av de portugisiska myndigheterna hänvisas också till att underhållshangarerna och rekreationslokalerna är för små. För det första är dessa byggnader alldeles nya och man borde ha tagit hänsyn till kraven i direktivet vid uppförandet av dessa byggnader. För det andra visar en undersökning av de tilldelade ytorna att företaget TAP för sina ramptjänster förfogar över *2 000* m^2 på rampen för att parkera sin utrustning och 400 m^2 för hantering av utrustningen vilket är tillräckligt stort för att utan några större svårigheter hantera 70% av trafiken. För övriga 30% förfogar TRIAM över 200 m^2 på rampen och hälften av underhållsanläggningarna och rekreationslokalerna. De anläggningar som är tilldelade TRIAM kan således verka överdimensionerade jämfört med den hanterade trafikvolymen och det har följaktligen inte bevisats att det var omöjligt att frigöra plats här för en ny aktör.

5. **Plan över lämpliga åtgärder**

43. I enlighet med bestämmelserna i artikel 9.2 i direktivet innehåller den akt som lades fram av de portugisiska myndigheterna en åtgärdsplan som syftar till att överkomma de anförda begränsningarna.

44. Denna plan ingår i flygplatsens mycket större utbyggnadsprojektet för att klara trafikökningen och göra ön Madeira mer tillgänglig vilket kommer att göra det möjligt att ta emot större flygplan på interkontinentala flygningar med förbättrade säkerhetsförhållanden.

45. Detta projekt omfattar först och främst en förlängning av start- och landningsbanan på pålbyggnader och en ändring av dess banriktning för att undvika att bygga i för djupt vatten. Utvidgningen av den angränsande rampen kommer göra det möjligt att öka antalet uppställningsplatser från 9 till 14 inbegripet fyra uppställningsplatser för stora flygplan. Denna utvidning och dessa nya uppställningsplatser kommer naturligtvis att följas av ett större utrymme för embarkerings- och avlastningstjänster samt nya ytor för parkering av utrustning på nästan 7 000 m^2. Utrymmesbegränsningarna kommer emellertid inte att möjliggöra en dubblering av terminalservicevägen. Däremot inbegriper planen en mycket viktig utvidgning av terminalen som å ena sidan kommer att omfatta en ny hall för sortering av bagage och å andra sidan kommer att göra det möjligt att öka antalet incheckningsdiskar till 40, fullständigt utrustade vad gäller datorer, i en incheckningshall på nästan 4 400 m^2. Dessutom kommer en byggnad på 1 250 m^2 för underhåll av fordonen och ett täckt område för godset på 3 000 m^2 att uppföras.

6. **Uppfyllande av de kriterier som fastställs i artikel 9.2 i direktivet**

46. I bestämmelserna i artikel 9 i direktivet föreskrivs att ett undantag endast får beviljas i sådana fall där utrymmes- och kapacitetsbegränsningar gör det omöjligt att öppna marknaden i den omfattning som föreskrivs genom direktivet. Kommissionens utvärdering visar att detta är bevisat vad gäller tjänster som har att göra med sortering och transport av bagage p.g.a. lokalernas begränsade storlek vilket hindrar närvaron av ytterligare aktörer på en yta där verksamheten redan för två aktörer är mycket svår. Det är likadant vad gäller gods- och posthanteringen för vilka planlösningen för lokalerna och problemen med kontor för personalen för närvarande inte gör det möjligt att ta emot ytterligare en aktör. Däremot har det inte gått att bevisa att detta är omöjligt för de andra tjänsterna, antingen för att vanlig obekvämhet inte är ett tillräckligt allvarligt skäl eller för att det anförda problemet är oberoende av antalet aktörer. De portugisiska myndigheternas undantag verkar således vara av större omfattning än nödvändigt vad gäller dess tillämpningsområde.

47. Vad gäller tiden för undantaget kommer den yta som är nödvändig för att möjliggöra att direktivet tillämpas på de områden som har bevisade begränsningar inte att kunna friläggas före öppnandet av den nya hallen för bagagesortering, dvs före slutet av år 2000. Likaså föreskrivs i den framlagda åtgärdsplanen ett täckt område för gods vid samma tidpunkt. Undantaget verkar således överensstämma med principerna i artikel 9.2 för denna punkt.

7. **Sammanfattning**

48. Funchals flygplats känner av en kraftig ökning av trafiken som nödvändiggör arbeten i stor skala för att på ett säkert sätt kunna ta emot alla typer av flygplan, inbegripet stora flygplan samt att under goda förhållanden ta

hand om passagerarna. De problem som hör samman med incheckningen av passagerarna beror emellertid på hallens begränsade storlek och inte på ett särskilt problem med incheckningsdiskarna eller på de personer som utför dessa tjänster. På rampen kan tillräckligt med utrymme frigöras för att tillåta ankomsten av ytterligare en användare för att bedriva egenhantering inom ramen för ramptjänsterna, särskilt efter den östra delen har byggts om under de första månaderna av år 2000.

Däremot visar det sig vara omöjligt, med tanke på lokalernas begränsade storlek att godkänna ytterligare en aktör på ett utrymme där de två tjänsteleverantörernas utrustning för sortering och transport av bagage redan hanteras med stor svårighet. Dessutom är det, enligt kommissionens utvärdering, för närvarande inte möjligt med en ny aktör i godshangaren.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det undantag som Funchals flygplats beviljades och som anmäldes till kommissionen den 11 oktober 1999 skall begränsas till tjänster som definieras i bilagan till direktivet i punkterna 3, 4 och 5.4 vad gäller transport av bagage mellan flygplanet och flygterminalen.

Artikel 2

Efter att ha ändrat beslutet om undantag i enlighet med artikel 1 skall Republiken Portugal anmäla det till kommissionen innan det träder i kraft.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 10 januari 2000.

På kommissionens vägnar
Loyola DE PALACIO
Vice ordförande