KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 10. januar 2000

om anvendelsen af artikel 9 i Rådets direktiv 96/67/EF på lufthavnen i Funchal

(meddelt under nummer K(1999) 5194)

(Kun den portugisiske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2000/123/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning om traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne [1], særlig artikel 9, stk. 5,

under henvisning til den afgørelse, som de portugisiske myndigheder har underrettet Kommissionen om den 11. oktober 1999, og efter høring af de pågældende myndigheder,

efter høring af det rådgivende udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

1. Anvendelsesområdet for den undtagelse, som Portugals regering har meddelt

1.1. *Anmeldelsen fra de portugisiske myndigheder*

(1) Ved skrivelse modtaget af Kommissionen den 11. oktober 1999 fremsatte de portugisiske myndigheder en anmodning om godkendelse af den portugisiske regerings afgørelse, hvorved den indrømmer lufthavnen i Funchal en undtagelse, der går ud på at

— begrænse antallet af brugere, der har tilladelse til at udøve egen-handling, til to for de tjenesteydelser, der er anført i bilaget til direktivet under punkt 2

— begrænse udøvelsen af egen-handling til én bruger for de kategorier af ground-handling ydelser, der er anført i bilaget til direktivet under punkt 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 og 5.6.

Denne undtagelse er på grundlag af direktivets artikel 9, stk. 1, litra c) og d), indrømmer indtil den 31. december 2000.

(2) Kommissionen offentliggjorde i overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 3, et resumé af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2] af 25. november 1999 og opfordrede de berørte parter til at fremsætte deres bemærkninger.

(3) Kommissionen har i overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 5, hørt den portugisiske regering den 8. december 1999 vedrørende udkastet til Kommissionens vurdering.

Grundlaget for undtagelsen

(4) De almindelige regler for adgang til ground handling-markedet er fastsat i direktivets artikel 6 og 7. Princippet heri er helt klart, at der skal være friest mulig adgang for størsteparten af de forskellige kategorier af ground handling-ydelser. For en lufthavn med en trafikvolumen som Funchal med 1,7 mio. passagerer i 1997 er det i direktivet fastsat, at der skal indrømmes ret til egen-handling fra den 1. januar 1998. Som følge af de særlige forhold og de særlige opgaver, der gør sig gældende for en lufthavn, navnlig de problemer med hensyn til sikkerhed, men også med hensyn til pladsforhold og kapacitet, som kan opstå i visse dele af de fleste lufthavne, kræver direktivet imidlertid ikke en fuldstændig åbning af markedet, men visse mindstekrav til åbning både med hensyn til egen-handling og ground handling-ydelser til tredjemand for fire kategorier af tjenesteydelser, der udføres på forpladsen, dvs. i en meget følsom del af lufthavnen. Disse kategorier vedrører forpladshandling, bagagehåndtering, brændstof- og oliepåfyldning samt visse former for håndtering af fragt og post, bl.a. henhørende under bilagets punkt 3, 4 og 5, som er de kategorier, der er genstand for nærværende beslutning. Retten til egen-passagerbetjening (punkt 2 i bilaget) omfattes normalt ikke af restriktioner for så vidt angår adgangen til egen-handling, og alle luftfartsselskaber bør kunne udnytte denne ret.

(5) I artikel 9 i direktiv 96/67/EF er der dog ligeledes taget hensyn til det forhold, at der i bestemte særlige tilfælde kan være alvorlige plads- og kapacitetsproblemer, der forhindrer en åbning af markedet i det foreskrevne omfang. I disse tilfælde kan der indrømmes midlertidige undtagelser for at give lufthavnen tid til at afhjælpe pro-

[1] EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36.

[2] EFT C 337 af 25.11.1999, s. 4.

blemerne. Sådanne undtagelser kan derfor kun indrømmes i særlige tilfælde, og har ikke til formål generelt at give lufthavnene ekstra tid til at efterkomme direktivets bestemmelser ud over, hvad der er fastsat i direktivets artikel 1.

(6) En undtagelse kan kun indrømmes under henvisning til specifikke plads- og kapacitetsproblemer. Det er netop de portugisiske myndigheders begrundelse for at indrømme den undtagelse, der omhandles i denne beslutning, i overensstemmelse med artikel 23 i det portugisiske lovdekret »Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999« ([3]), hvormed direktiv 96/67/EF gennemføres i portugisisk ret.

1.2. *Beskrivelse af lufthavnen*

(7) Lufthavnen i Funchal er udstyret med en passagerterminal, der er beliggende langs med en landingsbane på 1 800 m, som er orienteret sydvest/nordøst og som har en kapacitet på ni bevægelser/time. Lufthavnen er beliggende i den autonome region Madeira, og er derfor af afgørende betydning for økonomien i et yderområde, som derudover er en ø. Imidlertid gør vejrforholdene og især de nogle gange voldsomme vinde i området, at det er vanskeligt at lande. Dette forstærkes yderligere af lufthavnens beliggenhed ud til havet og op mod et bjerg, hvilket indebærer, at terminalen har måttet bygges i fire etager på grund af pladsmangel.

(8) Generelt er antallet af bevægelser gennemsnitligt vokset årligt med 3% i perioden 1990-95, inden der indtraf en større stigning på op til 16,5% i 1990erne.

I 1997 var passagerantallet på 1,53 mio. passagerer (næsten 1,7 mio. i 1998), med en årlig gennemsnitlig stigning på 6,5%; 88% af trafikken udgøres af forbindelser til det portugisiske fastland. Trafikstrukturen har ikke ændret sig siden 1980erne og halvdelen er indenrigsflyvning og halvdelen udenrigsflyvning; to tredjedele af trafikken er ruteflyvning.

Trafikprognoserne angiver en årlig gennemsnitlig stigning på ca. 4% i de kommende fem år, hovedsagelig som følge af at landingsbanen udvides og derfor vil kunne modtage endnu større fly.

1.3. *Den nuværende situation vedrørende ground handling-ydelser i Funchals lufthavn*

(9) Da passagertallet ligger på under tre millioner passagerer og 75 000 tons fragt årligt, vedrører åbningen af markedet ikke levering af tjenesteydelser til tredjemand. Disse ydelser til tredjemand, som svarer til 31% af bevægelserne i lufthavnen, udføres på nuværende tidspunkt både af TAP med 2/3 og resten af firmaet TRIAM.

([3]) Diário da República — 23.07.99-I Série-A N.º 170, s. 4588.

(10) Derimod har der i henhold til direktivet været ret til at udøve egen-handling siden den 1. januar 1998. Dette udføres på nuværende tidspunkt af firmaet TAP for de operationer, som undtagelsen vedrører, dvs. ground handling-ydelser vedrørende passagerer, bagage, fragt og post samt ydelser på forpladsen. TAP havde indtil udgangen af 1998 en forpligtelse til offentlig tjeneste i medfør af artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 på forbindelsen mellem Madeira og hovedlandet, som tegner sig for 66% af bevægelserne. TAP står som helhed for 69% af bevægelserne på lufthavnen i Funchal, svarende til 85% af passagerbevægelserne og 95% af fragtbevægelserne.

2. **De portugisiske myndigheders begrundelse**

2.1. *Anmeldelsen fra de portugisiske myndigheder*

(11) Selskabet TAP's nuværende situation som eneindehaver af retten til at udøve egen-handling skyldes for en stor del det forhold, at TAP indtil sidste år havde en forpligtelse til offentlig tjeneste på indenrigsforbindelserne til det portugisiske fastland. I 1997 tegnede den samlede rutetrafik sig for 77% af bevægelserne, og heraf stod TAP for 88%. Med hensyn til passagertrafik anslås rutetrafikken til 66%, hvoraf TAP tegner sig for 78%.

(12) I henhold til den dokumentation, som de portugisiske myndigheder har fremlagt, gør plads- og kapacitetsproblemerne sig lige så stærkt gældende i terminalen som på forpladsen.

(13) Med hensyn til afgangsterminalen er indcheckingområdet kun på 480 m^2 til 15 indcheckingsskranker (plus tre skranker placeret på siden, uden plads til kødannelse). Imidlertid er der kun ti skranker, som er tildelt TAP, der er forsynet med edb-systemer, idet leverandørfirmaet TAIAM, som kun opererer med charterflyvning, foretager indcheckning manuelt. Pladsmanglen i afgangshallen medfører alvorlige problemer for ventende passagerer i spidsbelastningsperioder, da de ofte må vente længe i en terminal, som ikke er udstyret med klimaanlæg, og ifølge de portugisiske myndigheder er det ikke muligt at give adgang til en yderligere bruger.

(14) Bagagehåndtering (punkt 3 i direktivets bilag) finder sted manuelt på et 30 m langt transportbånd og i lokaler på 350 m^2, hvor det er svært at manøvrere, og hvor det derfor ikke ville være muligt at give adgang til en yderligere bruger.

(15) Hvad angår forpladshandling (punkt 5 i bilaget), er pladsforholdene på forpladsen, ifølge dokumentationen fra de portugisiske myndigheder, meget begrænsede, og TAP's og TRIAM's materiel fylder pladsen totalt med

henholdsvis 2 000 og 200 m^2. Endvidere synes hangarerne til vedligeholdelse af materiellet — skønt de er opført for nylig — allerede at være utilstrækkelige, med kun 400 m^2 til TAP og 200 m^2 til TRIAM. I spidsbelastningsperioder (30. spidsbelastningsperiode med ni bevægelser) er trafikken på forpladsen uhyre vanskelig og farlig, fordi der til stadighed er brug for temmelig tunge bugseringskøretøjer, da flystandpladserne alle er »nose in«. Lufthavnen har kun én servicevej med kørsel i to retninger, som endvidere krydses af passagerer til fods i forbindelse med ankomst og afgang.

(16) De nye hangar til fragthåndtering, som kun er på 450 m^2, er nu helt besat af TAP, som via egen-handling direkte står for 95% af den samlede fragttrafik på lufthavnen.

(17) Ifølge de portugisiske myndigheder er det derfor ikke muligt at give en yderligere bruger adgang til disse ground handlings-tjenester, hvoraf en del allerede ydes af to leverandører.

3. **Bemærkninger fra de berørte parter**

(18) I medfør af direktivets artikel 9, stk. 3, har Kommissionen offentliggjort et resumé af anmeldelsen fra de portugisiske myndigheder, og de berørte parter blev opfordret til at reagere herpå.

Der er ikke fremkommet særlige bemærkninger vedrørende den her omhandlede undtagelse.

4. **Vurdering af undtagelsen på baggrund af bestemmelserne i direktiv 96/67/EF**

4.1. *Gældende regler vedrørende ground handling*

4.1.1. ***Mulighederne for at begrænse adgangen til markedet***

(19) I direktiv 97/67/EF er det fastsat, at der skal ske en gradvis åbning af markedet dels afhængig af, hvordan ground handling-ydelserne udøves (egen-handling eller levering af ydelser til tredjemand), dels afhængig af trafikmængden i lufthavnen.

(20) De generelle regler for udøvelse af ground handling for den kategori af tjenesteydelser, der er anført i de portugisiske myndigheders anmeldelse, er fastsat i direktivets artikel 7, stk. 1. Disse regler er gentaget i bestemmelserne i den Decreto-Lei [4], som gennemfører direktivet i portugisisk lovgivning. I henhold til direktivet kan medlemsstaten beslutte at begrænse udøvelse af egen-handling vedrørende bagage, fragt og post og ydelser på forpladsen til midst to brugere; disse brugere udvælges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Udøvelsen af egen-handling af ground handling-ydelser over for passagerer er normalt åbne uden begrænsning for alle brugere.

(21) Når det som følge af særlige plads- og kapacitetsproblemer, navnlig på grund af for høj udnyttelsesgrad eller pladsmangel, er umuligt at godkende udøvelse af retten til egen-handling eller ydelser til tredjemand i det i direktivet foreskrevne omfang, kan den pågældende medlemsstat, afhængigt af hvilken ydelseskategori det drejer sig om, begrænse antallet af brugere, der må udøve egen-handling, i henhold til direktivets artikel 9, stk. 1, litra c), eller forbyde udøvelsen af egen-handling eller begrænse udøvelsen heraf til en enkelt bruger i henhold til artikel 9, stk. 1, litra d).

(22) I henhold til artikel 9, stk. 2, skal enhver undtagelse imidlertid:

— præcisere, for hvilken eller hvilke kategorier af ground handling-ydelser undtagelsen gælder, og de særlige plads- og kapacitetsproblemer, der ligger til grund herfor

— være ledsaget af en plan med relevante foranstaltninger, som tager sigte på at afhjælpe disse problemer.

Desuden må bestemmelserne i artikel 9, stk. 2, ikke:

— uretmæssigt gribe ind i direktivets formål

— forårsage konkurrenceforvridning

— være mere omfattende end strengt nødvendigt.

(23) Som Kommissionen har fremhævet det bl.a. i beslutningerne af 14. januar 1998 om lufthavnene i Frankfurt og i Düsseldorf [5], er direktivets hovedformål at liberalisere markedet for ground handling-ydelser. De restriktioner, der pålægges tredjemand, medfører begrænsninger i deres frie ret til at levere de pågældende ydelser eller udøve deres ret til egen-handling. I lighed med statslige foranstaltninger, der begrænser fri udveksling af tjenesteydelser [6], skal foranstaltninger, der begrænser, udelukker eller forhindrer tjenesteleverandørers virksomhed — eller, som i det foreliggende tilfælde, retten til at udføre egen-handling — selv om de anvendes uden forskel på indenlandske tjenesteleverandører og brugere og tjenesteleverandører og brugere fra andre medlemsstater, være begrundet i tvingende almene hensyn, som ikke er af økonomisk art, og skal desuden stå i et rimeligt forhold til de tilsigtede mål.

---

[4] Decreto-Lei N.º 275/99, Diáro da República I- 23.07.99-I Série-A N.º 170, s. 4588.

[5] Kommissionens beslutning af 14. januar 1998, EFT L 173 af 18.6.1998, s. 32.

[6] Domme af 25. juli 1991 i sag C-288/89, Médiawet, Saml. 1991 I, s. 4007 og C–76/90, Säger mod Dennemeyer, Saml. I, s. 4221.

4.1.2. ***Proceduren***

(24) Som anført i de to beslutninger vedrørende lufthavnene i Frankfurt og Düsseldorf ([7]) skal Kommissionen ved sin undersøgelse fokusere på:

— tilstedeværelsen og omfanget af de problemer, hvormed undtagelsen begrundes, og som forhindrer, at markedet åbnes i det i direktivet foreskrevne omfang; kun plads- og kapacitetsproblemer kan komme i betragtning

— planen med de relevante foranstaltninger som skal løse problemerne

— overholdelse af de i artikel 9, stk. 2, anførte principper, og vedrørende overholdelsen af direktivets formål undgåelse af konkurrenceforvridning samt omfanget af undtagelsen.

(25) En undtagelse må således ikke have til formål generelt at give lufthavnen en længere tilpasningsfrist end den i direktivets artikel 1 fastsatte. Undtagelsen skal give lufthavnen mulighed for at afhjælpe specifikke problemer, der vanskeliggør åbningen af markedet. Enhver undtagelse bør således undersøges på baggrund af de specifikke problemer, der anføres som begrundelse for, at markedet ikke kan åbnes inden for den fastsatte frist. I henhold til Domstolens retspraksis skal enhver undtagelse desuden fortolkes snævert, og omfanget af en undtagelse skal afhænge af formålet med den pågældende foranstaltning ([8]).

(26) Den foreliggende undtagelse må undersøges på baggrund af disse overvejelser.

(27) Kommissionen har i overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 4, foretaget en grundig undersøgelse af de anførte plads- og kapacitetsproblemer, af relevansen af den afgørelse, som de portugisiske myndigheder har truffet set i forhold til disse problemer samt af foranstaltningerne til afhjælpning af dem. Kommissionen har bl.a. baseret sig på den dokumentation, som de portugisiske myndigheder har fremlagt, samt på sit eget besøg i lufthavnen i Funchal den 8. november 1999 og har ladet firmaet Aerotec foretage en teknisk ekspertundersøgelse. Endelig har Kommissionen taget hensyn til de bemærkninger til Kommissionens analyse, som lufthavnen og den portugisiske regering har fremsat.

4.2. *Undersøgelse af de problemer, som de portugisiske myndigheder henviser til*

(28) Madeira er en meget vigtig feriedestination, og lufthavnen i Funchal er af afgørende betydning for en fortsat udvikling af turismen. Den årlige vækst i trafikken på lufthavnen anslås til 4 % for de næste fem år. Stigningen omfatter næsten udelukkende passagertrafik. Lufthavnen har indledt betydelige anlægsarbejder, både for at udvide forpladsen og for at udbygge terminalen. Situationen i lufthavnen, navnlig hvad angår pladsforholdene på forpladsen, er således midlertidig og vil på visse punkter blive forbedret, når anlægsarbejdet afsluttes i de kommende måneder.

(29) Med 1,53 mio. passagerer i 1997 skal lufthavnen i Funchal i medfør af direktivet tillade, at luftfartsselskaberne udøver egen-handling. Som følge af den kraftige vækst i trafikken vil denne lufthavn fra år 2001 ligeledes skulle liberalisere adgangen til egen-handling ydelser til tredjemand, så snart tærsklen på 2 mio. passagerer årligt overskrides. De portugisiske myndigheders undtagelse vedrører dels en begrænsning for passagerbetjening, som normalt er helt liberaliseret, dels egen-handling på forpladsen, dvs. at undtagelsen gælder bagagesortering, transport af passagerernes og mandskabets bagage samt håndtering af fragt og post.

Passagerbetjening

(30) Ifølge de portugisiske myndigheder er der plads- og kapacitetsproblemer i terminalen, med stærk trængsel i indcheckningshallen. Der er efter Kommissionens opfattelse ingen tvivl om, at der kan opstå alvorlige problemer i denne hal, som er for lille til at rumme alle de passagerer, der venter i indcheckningskøerne på visse spidsbelastningstidspunkter med mange flyafgange.

(31) Passagerbetjening udføres nu af to selskaber: TAP, som både yder passagerbetjening for sine egne fly og for kunder som led i ydelser for tredjemand, og det selvstændige firma TRIAM, som yder tjenester for tredjemand, og hvis kunder i dag udelukkende består af charterluftfartsselskaber. Brugerne af lufthavnen har derfor allerede en valgmulighed med hensyn til ydelse af passagerbetjening.

(32) I henhold til direktivets artikel 7, stk. 1, skal der imidlertid være adgang til fri udøvelse af egen-handling. Kun plads- eller kapacitetsproblemer kan begrunde en undtagelse, der går ud på at begrænse antallet af brugere, der udøver egen-handling. Det skal derfor undersøges, om det reelt er umuligt at acceptere nye brugere.

(33) Der er ingen tvivl om, at den hal, hvor indcheckning foregår nu, er for lille, men det skal understreges, at pro-

([7]) Jf. fodnote 5.
([8]) Jf. fodnote 6.

blemet skyldes selve hallen og i mindre grad antallet af indcheckningsskranker. Pladsmanglen skyldes ikke den virksomhed, der står for indcheckning, det være sig en af de to nuværende operatører eller en ny operatør. Der er således ikke, som i visse andre lufthavne, fælles indcheckning ved skrankerne for flere fly samtidig. Til hvert fly afsættes specifikke skranker, som er åbne for hvert af de pågældende fly 2-3 timer før hver afgang. Operatøren behandler derfor først det følgende fly, når indcheckningen til det første fly er afsluttet. Hvis de 18 skranker fordeles på de enkelte flyafgange, er antallet af brugere i princippet ligegyldigt, eftersom antallet af skranker forbliver uændret som følge af det anvendte indcheckningssystem, og kapaciteten varierer altså heller ikke.

(34) På grundlag af den værst tænkelige situation, dvs. årets travleste dag — i dette tilfælde prognoserne for den 3. januar 2000 — viser en gennemgang af flyankomster og -afgange, at det eneste tidspunkt, hvor der kan være mangel på indcheckningsskranker, kun varer to timer, og selv på det tidspunkt varer overlapningen mellem to skranker højst 20 minutter.

(35) De portugisiske myndigheder har fremført, at fire skranker reelt ikke kunne udnyttes, fordi de er uheldigt placeret i hallen. Disse skranker blev imidlertid brugt den dag, Kommissionen aflagde besøg, og det var ikke engang en særlig travl dag. Det skal erkendes, at deres placering i terminalen er uhyre upraktisk, og at adgangen til skranke 1 og 2 reelt er meget begrænset. I praksis kan de imidlertid udnyttes, hvis man benytter begge skranker til det samme fly, så passagerkøen kan opdeles i to. Begrænsningen af antallet af operatører vil imidlertid ikke få nogen indvirkning på den nuværende pladsmangel i denne sammenhæng, og det vil heller ikke mindske behovet for supplerende skranker.

(36) Af flyplanen for årets travleste dag fremgår det således, at fem skranker mellem kl. 8 og 10.30, er frie i den del, der nu er tildelt firmaet TRIAM, og at ingen af skrankerne anvendes mellem kl. 16.30 og 22. Endvidere anvender TRIAM ikke nogen af skrankerne på visse dage i november måned. De otte TAP-skranker anvendes mere intensivt, men mellem kl. 11 og 15.45 kan i hvert fald tre af disse skranker stilles til rådighed for andre i henhold til flyplanen og den gængse praksis med tildeling af skranker.

(37) Det forhold at de skranker, der nu anvendes af TRIAM, ikke er forsynet med edb-udstyr, er uden tvivl generende for passagererne, men er ikke til hinder for, at en ny operatør kan komme til. Beslutningen om at udøve egen-handling eller ej er en økonomisk beslutning, som hver enkel operatør må træffe på grundlag af fordele og ulemper ved at udføre sådanne tjenester, herunder de udstyrsmæssige problemer, som lufthavnen lider under.

(38) I betragtning af flyplanerne og den anvendte indcheckningsmetode vil tilkomsten af nye brugere, der udøver egen-handling, ikke forværre de ganske vist reelle vanskeligheder, som lufthavnen allerede står over for, men som er begrænset til ventesalen. Det påhviler derfor lufthavnen at foretage en ligelig og afbalanceret fordeling af skrankerne mellem de forskellige operatører på grundlag af udviklingen i disses behov.

Bagagehåndtering

(39) I henhold til dokumentationen fra de portugisiske myndigheder er håndterings- og transportområdet for bagage yderst begrænset. Håndteringen foregår manuelt fra et 30 m langt transportbånd, som allerede benyttes af to leverandører af tjenesteydelser. Det er helt umuligt at give en yderligere operatør adgang til bagagesortering. Som følge af pladsmangel gælder det samme for transport af bagage i forbindelse med ankomst og afgang.

Forpladshandling

(40) Bortset fra transport af bagage, hvor det har vist sig umuligt at give adgang til en yderligere operatør i sorteringsområdet, synes resten af forpladsoperationerne ikke at lide under alvorlige plads- eller kapacitetsproblemer. Den dag, da Kommissionen aflagde besøg, viste det sig, at pladsen, bl.a. i den vestlige del af forpladsen, uden vanskelighed ville kunne rumme mere materiel. Selv på det roligste tidspunkt af dagen, dvs. når materiellet ikke anvendes og derfor er parkeret, viste det sig, at de områder, der var afsat til parkering, langt fra var overfyldt. Endvidere er den nuværende indretning af disse områder kun midlertidig, og det bør være muligt at skaffe langt mere plads fra foråret 2000, når flystandpladserne ændres i forpladsens vestlige del. Uafhængigt af denne forbedring giver »nose in«-placeringen af flyene, i henhold til standarderne og rekommandationerne fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) mulighed for at placere hjælpemateriellet foran flyene, bl.a. ved position 2-4 og A06-A04 samt A01-A03. De portugisiske myndigheder har derfor ikke kunnet bevise, at det er umuligt at give adgang til at udføre egen-handling i overensstemmelse med direktivets krav.

Håndtering af fragt

(41) Der er for nylig opført en ny fragtterminal. Denne terminal på 450 m^2 (hvoraf 100 m^2 til kontorer) udnyttes nu af TAP. Den er opdelt i to dele til henholdsvis import og eksport, så hver del kun har én udgang til forpladsen.

TAP er den eneste virksomhed, der sørger for fragthåndtering på lufthavnen, og dens egen-handling tegner sig for over 95 % af ydelserne. Levering af ground handling-ydelser til tredjemand, som kun tegner sig for 5 % af trafikken, åbnes ikke obligatorisk, så længe lufthavnen ikke har nået tærsklen på 2 mio. passagerer årligt, som fastsat i direktivet. Muligheden for at en virksomhed anmoder om at udøve egen-handling for denne kategori tjenesteydelser, som kun ville svare til 1-2 % af trafikken, er lidet sandsynlig. I henhold til direktivets artikel 9 skal det imidlertid bevises, at det er umuligt at give adgang til yderligere én virksomhed, som ville få tildelt plads i forhold til vedkommendes fragthåndtering. At finde plads hertil i hangaren synes ikke i sig selv at være umuligt, da behovet er meget begrænset. Det synes imidlertid ikke at være muligt at håndtere adgangen til og fra hangaren for yderligere én virksomhed som følge af dørenes placering. Endvidere er kontorerne for hangarpersonalet for små og for ringe indrettet til at der kan gives adgang til yderligere én virksomhed.

(42) I dokumentationen fra de portugisiske myndigheder henvises der ligeledes til den trange plads i vedligeholdelseshangarerne og hvilelokalerne. For det første er disse bygninger helt nye, hvorfor man ved indretningen af pladsen burde have taget hensyn til direktivets krav. For det andet viste en undersøgelse af fordelingen af den disponible plads, at TAP til sine forpladshandlingsoperationer disponerer over 2 000 m^2 til parkering af materiel og 400 m^2 til vedligeholdelse af dette materiel, hvorved behandling af 70 % af trafikken kan ske uden større vanskelighed. For de resterende 30 % disponerer TRIAM henholdsvis over 200 m^2 på forpladsen og over halvdelen af vedligeholdelsesanlæggene og hvilelokalerne. De anlæg, der udnyttes af TRIAM, kan således synes »overdimensionerede« i forhold til den håndterede trafikvolumen, og det er således ikke bevist, at det var umuligt at finde plads til en ny virksomhed.

5. **Planen med foranstaltninger**

(43) I overensstemmelse med direktivets artikel 9, stk. 2, omfatter den dokumentation, som de portugisiske myndigheder har fremlagt, en plan med relevante foranstaltninger, som tager sigte på at afhjælpe de anførte problemer.

(44) Disse foranstaltninger indgår i en større plan for udvidelse af lufthavnen, som vil give denne mulighed for at kunne klare stigningen i trafikken og lette adgangen til Madeira. Der vil således kunne modtages større fly på interkontinentale forbindelser på stærkt forbedrede sikkerhedsmæssige vilkår.

(45) Denne plan omfatter først og fremmest en forlængelse af start- og landingsbanen på pæle og en ændring af banens orientering for ikke at bygge på for dybt vand. Med den tilsvarende udvidelse af forpladsen vil antallet af standpladser kunne øges fra ni til 14, herunder fire standpladser for store fly. Denne udvidelse og disse nye standpladser vil naturligvis blive ledsaget af mere plads til laste- og losseoperationer samt ny plads til parkering af materiel på næsten 7 000 m^2. Som følge af pladsmangel vil det imidlertid ikke være muligt at fordoble servicevejen ved terminalen. Planen omfatter derimod en betydelig udbygning af terminalen, som dels vil omfatte en nye bagagesorteringshal, dels en forøgelse af antallet af check-in-skranker til 40, fuldt udrustet med edb-udstyr, i en indcheckningshal på næsten 4 400 m^2. Der vil ligeledes blive opført en bygning på 1 250 m^2 til vedligeholdelse af køretøjer og et overdækket område til fragt på 3 000 m^2.

6. **Opfyldelse af kriterierne i direktivets artikel 9, stk. 2**

(46) I henhold til direktivets artikel 9 kan der kun indrømmes undtagelser, hvis plads- og/eller kapacitetsproblemer umuliggør åbning af markedet i det omfang, der er fastsat i direktivet. Kommissionens undersøgelse synes at vise, at dette til fulde er bevist for så vidt angår ground handling i forbindelse med bagagesortering og -transport, som følge af pladsmangel i lokalerne, hvilket forhindrer, at der kan komme yderligere operatører til på et areal, hvor der knap er plads til to. Det samme gælder håndtering af fragt og post, hvor der som følge af lokalernes indretning og problemer med kontorer til personalet ikke for tiden er plads til yderligere én virksomhed. Det er imidlertid ikke blevet bevist for de andre tjenesteydelser, at det er umuligt at åbne markedet, enten fordi manglende komfort alene ikke kan tages i betragtning, eller fordi det fremførte problem ikke er afhængig af antallet af virksomheder. De portugisiske myndigheders undtagelse synes således at være mere omfattende end nødvendigt.

(47) Hvad angår undtagelsens varighed, vil der ikke kunne skaffes tilstrækkelig plads til at efterkomme direktivet på de steder, hvor der har været problemer før åbningen af den nye bagagesorteringshal, dvs. inden udgangen af år 2000. Også den forelagte plan med foranstaltninger omfatter indretning af et overdækket fragtområde inden for den samme tidsfrist. Undtagelsen synes derfor i denne henseende at være i overensstemmelse med principperne i artikel 9, stk. 2.

7. **Konklusion**

(48) Som følge af den stærke vækst i trafikken i lufthavnen i Funchal er det nødvendigt at foretage store udvidelser for at kunne modtage alle flytyper i fuld sikkerhed, herunder store fly, men også for at give passagerne gode

vilkår. Problemerne i tilknytning til indcheckning af passagerne skyldes imidlertid, at hallen er lille, og ikke et særligt problem med check in-skrankerne eller de personer, der betjener disse skranker. På forpladsen kan der skaffes tilstrækkelig plads, så en yderligere bruger kan udøve sin egen-handling som led i ground handling-operationerne, navnlig når den vestlige del er blevet nyindrettet, hvilket vil ske inden for de første måneder af år 2000.

Da lokalerne er små, viser det sig derimod at være umuligt at give adgang til yderligere én virksomhed på et areal, hvor to leverandører allerede har store vanskeligheder med at manøvrere deres materiel til bagagesortering og -transport. Ifølge Kommissionens undersøgelse er der heller ikke for tiden plads til en ny virksomhed i fragthangaren.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den undtagelse, Den Portugisiske Republik har givet lufthavnen i Funchal, og som meddeltes Kommissionen den 11. oktober 1999, bør kun omfatte de ydelser, der er defineret i direktivets bilag i punkt 3, 4 og 5.4 hvad angår transport af bagage mellem fly og lufthavnsbygning.

Artikel 2

Den Portugisiske Republik meddeler Kommissionen afgørelsen om undtagelse, som ændret i henhold til artikel 1, inden den træder i kraft.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Portugisiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. januar 2000.

På Kommissionens vegne
Loyola DE PALACIO
Næstformand