ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Ιανουαρίου 2000

για εφαρμογή του άρθρου 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου στον αερολιμένα του Funchal

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 5194]

(Το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/123/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας [1], και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 5,

την απόφαση των πορτογαλικών αρχών που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή την 11η Οκτωβρίου 1999 κατόπιν διαβούλευσης με τις εν λόγω αρχές,

Αφού συμβουλεύθηκε τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. **Πεδίο εφαρμογής της παρέκκλισης που κοινοποίησε η κυβέρνηση της Πορτογαλίας**

1.1. *Η κοινοποίηση των πορτογαλικών αρχών*

(1) Με επιστολή που καταχωρήθηκε στην Επιτροπή την 11η Οκτωβρίου 1999, οι πορτογαλικές αρχές υπέβαλαν αίτηση έγκρισης της απόφασης της πορτογαλικής κυβέρνησης με την οποία χορηγείται στον αερολιμένα του Funchal παρέκκλιση για:

— περιορισμό της παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε δύο χρήστες για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος της οδηγίας,

— να περιορισθεί το δικαίωμα παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε ένα μόνο χρήστη για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 και 5.6 του παραρτήματος της οδηγίας.

Η παρέκκλιση αυτή, βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ) της οδηγίας, χορηγείται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2000.

(2) Η Επιτροπή δημοσίευσε, κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας, απόσπασμα της κοινοποίησης αυτής στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2], της 25ης Νοεμβρίου 1999, και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(3) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 5 της οδηγίας, η πορτογαλική κυβέρνηση γνωμοδότησε στην Επιτροπή σχετικά με το σχέδιο αξιολόγησης της Επιτροπής της 8ης Δεκεμβρίου 1999.

Βάση της παρέκκλισης

(4) Οι γενικοί κανόνες πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους ορίζονται στα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας. Τα άρθρα αυτά διαπνέονται από την αρχή ότι πρέπει να ανοιχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η αγορά για την πλειονότητα των κατηγοριών υπηρεσιών εδάφους. Για αερολιμένες με όγκο κυκλοφορίας όπως αυτός του Funchal, με 1,7 εκατομμύρια επιβάτες το 1997, η οδηγία προβλέπει αναγνώριση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων από την 1η Ιανουαρίου 1998. Ωστόσο, λόγω της κατάστασης και της ιδιαίτερης αποστολής ενός αερολιμένα, και ιδίως λόγω των προβλημάτων προστασίας και ασφάλειας αλλά και έλλειψης χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας, που μπορούν να προκύψουν σε ορισμένα μέρη των περισσότερων αερολιμένων, η οδηγία δεν επιβάλλει ολοκληρωτικό άνοιγμα της αγοράς αλλά απαιτεί ένα ελάχιστο άνοιγμα τόσο στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων όσο και στην παροχή υπηρεσιών εδάφους, σε τρίτους για τέσσερις κατηγορίες υπηρεσιών στο διάδρομο, δηλαδή σε μία ιδιαίτερα ευαίσθητη περιοχή του αερολιμένα. Οι κατηγορίες αυτές αφορούν τις υπηρεσίες στο διάδρομο, τις υπηρεσίες αποσκευών, την τροφοδοσία σε καύσιμα και ορισμένες δραστηριότητες διακίνησης, φορτίου και ταχυδρομείου που αντιστοιχούν ιδίως στα προαναφερθέντα σημεία 3, 4 και 5 του παραρτήματος και εμπίπτουν στους στόχους της παρούσας απόφασης. Το δικαίωμα εξυπηρέτησης «επιβατών» δι' ιδίων μέσων (σημείο 2 του παραρτήματος) δεν συνιστά περιορισμό του δικαιώματος παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και κάθε αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ασκεί το δικαίωμα αυτό.

(5) Παρόλα αυτά, το άρθρο 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός ότι, σε ορισμένες πολύ ιδιαίτερες περιπτώσεις, τα οξυμένα προβλήματα της έλλειψης χώρου ή/και διαθέσιμης χωρητικότητας δεν επιτρέπουν άνοιγμα της αγοράς στον προβλεπόμενο βαθμό. Σε τέτοιες περιπτώσεις, είναι δυνατή η χορήγηση παρεκκλί-

[1] ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.

[2] ΕΕ C 337 της 25.11.1999, σ. 4.

σεων σε προσωρινή βάση, ούτως ώστε να δοθεί πίστωση χρόνου στον αερολιμένα για να αντιπαρέλθει τους περιορισμούς αυτούς. Κατά συνέπεια, οι παρεκκλίσεις έχουν εξαιρετικό χαρακτήρα και δεν στοχεύουν στην παροχή γενικά στους αερολιμένες μιας συμπληρωματικής περιόδου προσαρμογής πέραν της ήδη προβλεπόμενης στο άρθρο 1 της οδηγίας.

(6) Η χορήγηση παρέκκλισης είναι δυνατή μόνο επί τη βάσει ιδιαίτερων περιορισμών λόγω έλλειψης χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας. Πάνω σε αυτή τη βάση οι πορτογαλικές αρχές χορήγησαν την παρέκκλιση που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 23 του πορτογαλικού νομοθετικού διατάγματος αριθ. 275/99 της 23ης Ιουλίου 1999 ([3]) για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

1.2. *Παρουσίαση του αερολιμένα*

(7) Ο αερολιμένας του Funchal διαθέτει ένα τερματικό σταθμό επιβατών που εκτείνεται κατά μήκος ενός αεροδιαδρόμου με προσανατολισμό από νοτιοδυτικά προς βορειοανατολικά, μήκους 1 800 μέτρων, και με δηλωμένη χωρητικότητα 9 κινήσεων ανά ώρα. Ευρισκόμενος στην αυτόνομη περιφέρεια της Μαδέρας, ο αερολιμένας αυτός είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομία αυτής της νησιωτικής και απομακρυσμένης περιφέρειας. Ωστόσο, οι καιρικές συνθήκες και ιδίως οι άνεμοι, που ενίοτε πλήττουν με μεγάλη σφοδρότητα την περιοχή, καθιστούν δυσχερή την πρόσβαση. Η δυσχέρεια αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι ο αερολιμένας βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα και εφάπτεται ενός βουνού που επέβαλε την κατασκευή του τερματικού σταθμού σε τέσσερα επίπεδα λόγω έλλειψης χώρου.

(8) Σε γενικές γραμμές, κατά την περίοδο 1990-1995 ο αριθμός των κινήσεων αύξανε κατά μέσο όρο σε ποσοστό 3% ετησίως, πριν γνωρίσει ακόμη σημαντικότερη αύξηση, ως και 16,5%, κατά τη δεκαετία του 1990.

Σε ό,τι αφορά στην κυκλοφορία των επιβατών, ανήλθε σε 1,53 εκατομμύρια το 1997 (σχεδόν 1,7 εκατομμύρια το 1998) με μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 6,5%. Το 88% της κυκλοφορίας αυτής εξυπηρετούσε τις σχέσεις με τη μητρόπολη. Η δομή της κυκλοφορίας δεν άλλαξε από τη δεκαετία του 1980, καθώς κατανέμεται κατά το ήμισυ στις πτήσεις εσωτερικού και κατά το άλλο ήμισυ στις πτήσεις εξωτερικού. Τα δύο τρίτα της κίνησης αφορούν σε τακτικές πτήσεις.

Οι προβλέψεις κάνουν λόγο για μέση ετήσια αύξηση της κυκλοφορίας κατά την επόμενη πενταετία της τάξεως του 4%. Η αύξηση αυτή θα προέλθει κυρίως από την αύξηση του μεγέθους των αεροσκαφών που θα μπορεί να εξυπηρετεί ο αεροδιάδρομος μετά την επέκτασή του.

1.3. *Η κατάσταση των υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα του Funchal*

(9) Καθώς ο αριθμός των επιβατών δεν υπερβαίνει τα τρία εκατομμύρια επιβάτες και το φορτίο τους 75 000 τόνους ετησίως, το άνοιγμα της αγοράς δεν αφορά στις υπηρεσίες εδάφους που παρέχονται σε τρίτους. Οι υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους, οι οποίες αντιστοιχούν στο 31% των κινήσεων στον αερολιμένα, παρέχονται ήδη από κοινού κατά τα δύο τρίτα από την TAP και κατά το υπόλοιπο από την εταιρεία TRIAM.

(10) Αντιθέτως, η οδηγία προβλέπει τη χορήγηση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων από την 1η Ιανουαρίου 1998. Ως προς τις υπηρεσίες στις οποίες αφορά η παρούσα παρέκκλιση, δηλαδή την εξυπηρέτηση επιβατών, τις υπηρεσίες αποσκευών, τη διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου και τις υπηρεσίες στο διάδρομο, το δικαίωμα αυτό ασκείται επί του παρόντος από την εταιρεία TAP. Ως το τέλος του 1998, η εταιρεία αυτή επωφελήθηκε από την αποκλειστικότητα της παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για τη σύνδεση μεταξύ της νήσου Μαδέρας και της μητρόπολης, η οποία καλύπτει το 66% των κινήσεων. Η εν λόγω εταιρεία εξυπηρετεί συνολικά το 69% των κινήσεων στον αερολιμένα του Funchal, καλύπτοντας έτσι το 85% των κινήσεων και το 95% της διακίνησης φορτίου.

2. **Οι περιορισμοί που επικαλούνται οι πορτογαλικές αρχές**

2.1. *Η κοινοποίηση που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές*

(11) Η παρούσα θέση της εταιρείας TAP ως μοναδικού φορέα του δικαιώματος παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων εξηγείται σε μεγάλο βαθμό από το γεγονός ότι η εταιρεία αυτή ήταν ως το τέλος του προηγούμενου έτους αποκλειστικός φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις εσωτερικές συνδέσεις με το ηπειρωτικό τμήμα της Πορτογαλίας. Το 1997, η συνολική τακτική κυκλοφορία αντιπροσώπευε το 77% των κινήσεων, το δε 88% αυτών των κινήσεων εξυπηρετείτο από την TAP. Σε ό,τι αφορά στους επιβάτες, εκτιμάται ότι με την τακτική κυκλοφορία μεταφέρθηκε το 66%, από το οποίο το 78% μεταφέρθηκε από την TAP.

(12) Σύμφωνα με το φάκελο που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές, τα προβλήματα έλλειψης χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας αφορούν τόσο στον τερματικό σταθμό όσο και στις υπηρεσίες στο διάδρομο.

(13) Σε ό,τι αφορά στις αναχωρήσεις του τερματικού σταθμού, ο χώρος ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών περιορίζεται επί του παρόντος στα 480 m^2 για 15 θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών (και τρεις επιπλέον θυρίδες παραπλεύρως χωρίς δυνατότητα σειράς αναμονής). Ωστόσο, δέκα μόνο θυρίδες, οι οποίες έχουν διατεθεί στην εταιρεία TAP, είναι εξοπλισμένες με συστήματα πληροφορικής, ενώ ο φορέας παροχής υπηρεσιών TRIAM, ο οποίος εξυπηρετεί μόνο τις ναυλωμένες πτήσεις, συμπληρώνει όλα τα έγγραφα χειρόγραφα. Η στενότητα του χώρου επιβίβασης προκαλεί σοβαρά προβλήματα αναμονής επιβατών κατά τις ώρες αιχμής, αναμονή συχνά μακρά και επίπονη σε ένα τερματικό σταθμό που δεν κλιματίζεται, και, σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, δεν είναι δυνατή η έλευση ενός συμπληρωματικού χρήστη.

(14) Οι υπηρεσίες αποσκευών (σημείο 3 του παραρτήματος της οδηγίας) παρέχονται χωρίς τη χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή μέσω τάπητα μήκους 30 μέτρων σε ευθεία γραμμή και σε χώρους εμβαδού 350 m^2, όπου οι ελιγμοί είναι δύσκολοι και όπου η έλευση ενός συμπληρωματικού χρήστη θα ήταν αδύνατη.

(15) Σε ό,τι αφορά στις υπηρεσίες στο διάδρομο (σημείο 5 του παραρτήματος), σύμφωνα με το φάκελο που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές, ο χώρος στον ασφαλτοτάπητα είναι πολύ περιορισμένος και καταλαμβάνεται στο σύνολό του

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

από τους εξοπλισμούς των δύο παρόντων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, της TAP και της TRIAM. Η πρώτη καταλαμβάνει 2 000 m^2 και η δεύτερη 200 m^2. Επιπλέον, τα στέγαστρα συντήρησης του εξοπλισμού, αν και νεόδμητα, φαίνεται ότι δεν επαρκούν για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, καθώς ο διαθέσιμος χώρος τους περιορίζεται στα 400 m^2 για την TAP και στα 200 m^2 για την TRIAM. Εξάλλου, κατά την περίοδο αιχμής (30ή ώρα αιχμής με 9 κινήσεις), η κυκλοφορία στον ασφαλτοτάπητα είναι ιδιαίτερα δυσχερής και επικίνδυνη διότι, καθώς όλες οι θέσεις αεροσκαφών είναι «nose in», είναι διαρκώς απαραίτητη η χρήση αρκετά βαρέων μηχανών ρυμούλκησης. Εξάλλου, ο αερολιμένας διαθέτει μόνο ένα διάδρομο κυκλοφορίας αεροσκαφών διπλής κατεύθυνσης, τον οποίο διασχίζουν οι πεζοί κατά την επιβίβαση και την αποβίβασή τους.

(16) Το νέο στέγαστρο για τη διακίνηση του φορτίου έχει έκταση 450 m^2 και ήδη καταλαμβάνεται πλήρως από την TAP, η οποία παρέχει απευθείας υπηρεσίες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων στο 95% της συνολικής κυκλοφορίας φορτίου στον αερολιμένα.

(17) Σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, δεν είναι δυνατή η έλευση συμπληρωματικού χρήστη για τις υπηρεσίες εδάφους, ορισμένες εκ των οποίων παρέχονται ήδη από δύο φορείς παροχής υπηρεσιών.

3. **Οι παρατήρησεις των ενδιαφερομένων μερών**

(18) Μετά τη δημοσίευση από την Επιτροπή αποσπάσματος της κοινοποίησης των πορτογαλικών αρχών και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να γνωμοδοτήσουν.

Δεν διατυπώθηκε καμία ιδιαίτερη γνώμη όσον αφορά την παρούσα παρέκκλιση.

4. **Αξιολόγηση της παρέκκλισης βάσει των διατάξεων της οδηγίας 96/67/ΕΚ**

4.1. *Οι ισχύοντες κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους*

4.1.1. ***Οι δυνατότητες περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά***

(19) Η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου προβλέπει άνοιγμα της αγοράς διαφοροποιούμενο ανάλογα με τον τρόπο που εξασφαλίζονται οι υπηρεσίες εδάφους (εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους) και ανάλογα με τον αριθμό πτήσεων στον αερολιμένα.

(20) Οι γενικοί κανόνες για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων στις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στην κοινοποίηση των πορτογαλικών αρχών, θεσπίζονται με το άρθρο 7 της οδηγίας. Οι κανόνες αυτοί περιλήφθηκαν στις διατάξεις του πορτογαλικού νομοθετικού διατάγματος που μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό δίκαιο [4]. Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας, το κράτος μέλος δύναται να περιορίσει την άσκηση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων για υπηρεσίες αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου και για υπηρεσίες στο διάδρομο σε δύο μόνο χρήστες. Οι εν λόγω χρήστες θα πρέπει να επιλεγούν βάσει κατάλληλων, αντικειμενικών, διαφανών και μη επιφερόντων διακρίσεις κριτηρίων. Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών δι' ιδίων μέσων, αντίθετα, είναι κανονικά ανοικτές σε όλους τους χρήστες.

(21) Ωστόσο, όταν οι ιδιαίτεροι περιορισμοί της έλλειψης χώρου ή διαθέσιμης χωρητικότητας, ιδίως σε συνάρτηση με το ποσοστό χρήσης ή κατάληψης του χώρου, καθιστούν αδύνατη την άσκηση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων ή την παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους σύμφωνα με τις προβλέψεις της οδηγίας, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος έχει το δικαίωμα, ανάλογα με τις εμπλεκόμενες κατηγορίες υπηρεσιών, να περιορίσει τον αριθμό των χρηστών που ασκούν το δικαίωμα εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή και να απαγορεύσει ή να περιορίσει σε ένα μόνο χρήστη την άσκηση του δικαιώματος εξοπηρέτησης δι' ιδίων μέσων βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

(22) Όμως, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 μία τέτοια παρέκκλιση πρέπει:

— να διευκρινίζει την ή τις κατηγορίες υπηρεσιών για τις οποίες χορηγείται η παρέκκλιση, καθώς και τους ιδιαίτερους περιορισμούς χώρου και χωρητικότητας που τη δικαιολογούν,

— να συνοδεύεται από ένα σχέδιο ενδεδειγμένων μέτρων με σκοπό να αρθούν οι περιορισμοί αυτοί.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2, η παρέκκλιση δεν πρέπει:

— να διακυβεύει αδικαιολόγητα την επίτευξη των στόχων της οδηγίας,

— να προκαλεί στρεβλώσεις των όρων ανταγωνισμού,

— να είναι ευρύτερη από όσο χρειάζεται.

(23) Όπως υπενθύμισε η Επιτροπή, ιδίως στις αποφάσεις της 14ης Ιανουαρίου 1998 σχετικά με τους αερολιμένες της Φρανκφούρτης και του Ντίσελντορφ [5], ο κύριος στόχος της οδηγίας είναι η απελευθέρωση των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται σε τρίτα μέρη μειώνουν την ελευθερία τους να παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές. Κατ' αναλογία των κρατικών μέτρων με τα οποία περιορίζεται η ελευθερία παροχής υπηρεσιών [6], τα μέτρα που μπορούν να αποκλείουν ή να απαγορεύουν τις δραστηριότητες όσων παρέχουν τις υπηρεσίες ή, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση, των χρηστών που επιθυμούν να παρέχουν εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, ακόμη και αν εφαρμόζεται χωρίς διάκριση στους φορείς παροχής υπηρεσιών ή τους χρήστες του κράτους μέλους και των υπόλοιπων κρατών μελών, πρέπει να δικαιολογούνται από επιτακτικές ανάγκες δημόσιου συμφέροντος μη οικονομικής φύσεως και να τελούν σε σχέση αναλογίας με τους επιδιωκόμενους στόχους.

---

[4] Diário da República — 23.07.99-I Σειρά-Α Ν.º 170, σ. 4588.

[5] Αποφάσεις της Επιτροπής της 14ης Ιανουαρίου 1998, ΕΕ L 173 της 18.6.1998, σ. 32 και σ. 45.

[6] Αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, Νόμος περί ΜΜΕ, Συλλογή 1991, σ. 4007 και C-76/90, Säger: Dennemeyer, Συλλογή 1991, σ. 4221.

4.1.2. ***Η διαδικασία***

(24) Όπως υπενθύμισε στις δύο αποφάσεις της σχετικά με τους αερολιμένες της Φρανκφούρτης και του Ντίσελντορφ ([7]), η Επιτροπή οφείλει να εξατάσει:

— εάν υπάρχουν, και εάν ναι, μέχρι ποιου βαθμού υπάρχουν περιορισμοί που δικαιολογούν την παρέκκλιση, και εάν είναι αδύνατο το άνοιγμα της αγοράς στον προβλεπόμενο από την οδηγία βαθμό. Μόνο οι περιορισμοί χώρου ή/και χωρητικότητας μπορούν να ληφθούν υπόψη,

— το σχέδιο κατάλληλων μέτρων με σκοπό να αρθούν οι περιορισμοί. Το σχέδιο αυτό πρέπει να είναι αξιόπιστο και άνευ όρων και να περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των μέτρων,

— τη συμμόρφωση με τις αρχές που θέτει το άρθρο 9 παράγραφος 2 και, σε σχέση με την τήρηση των στόχων της οδηγίας, τη μη στρέβλωση του ανταγωνισμού, καθώς και την έκταση του μέτρου.

(25) Η χορήγηση παρέκκλισης δεν έχει ως στόχο την παροχή γενικά στον αερολιμένα μιας συμπληρωματικής περιόδου προσαρμογής πέραν της ήδη παρεχόμενης με το άρθρο 1 της οδηγίας. Η παρέκκλιση χορηγείται για να δοθεί στον αερολιμένα η δυνατότητα να υπερβεί τις ιδιαίτερες δυσκολίες που πιθανώς θα αντιμετωπίσει με το άνοιγμα της αγοράς. Επομένως, κάθε παρέκκλιση πρέπει να εξετάζεται βάσει των ιδιαίτερων περιορισμών που αναφέρονται για να αιτιολογηθεί η αδυναμία ανοίγματος εντός των προκαθορισμένων προθεσμιών. Επιπλέον, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ([8]), κάθε εξαίρεση ερμηνεύεται αυστηρά και το εύρος μιας παρέκκλισης πρέπει να κρίνεται ανάλογα με τη σκοπιμότητα του εκάστοτε μέτρου.

(26) Η παρούσα παρέκκλιση πρέπει επομένως να εξετασθεί με βάση όσα προαναφέρθηκαν.

(27) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 4 της οδηγίας, η Επιτροπή εξέτασε διεξοδικά τους επικαλούμενους περιορισμούς όσον αφορά στην έλλειψη χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας, την αντιστοιχία της απόφασης των πορτογαλικών αρχών με τους εν λόγω περιορισμούς και τα μέτρα που ελήφθησαν για την άρση τους. Η Επιτροπή στηρίχθηκε στο φάκελο που της υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές και στα αποτελέσματα της επίσκεψης που πραγματοποίησε κλιμάκιό της στον αερολιμένα του Funchal την 8η Νοεμβρίου 1999, καθώς και στην τεχνική πραγματογνωμοσύνη που ανέθεσε στην εταιρεία Aerotec. Τέλος, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις της διοίκησης του αερολιμένα και της πορτογαλικής κυβέρνησης σχετικά με την ανάλυσή της.

4.2. *Η εξέταση των περιορισμών που επικαλέστηκαν οι πορτογαλικές αρχές*

(28) Η νήσος Μαδέρα αποτελεί σημαντικό θέρετρο διακοπών και ο αερολιμένας του Funchal είναι ζωτικής σημασίας για την τουριστική της ανάπτυξη. Η ετήσια αύξηση της κυκλοφορίας στον αερολιμένα εκτιμάται στο 4 % για την προσεχή πενταετία. Η ανάπτυξη αυτή αφορά σχεδόν εξ ολοκλήρου στην κυκλοφορία των επιβατών. Η διοίκηση του αερολιμένα ανέβαλε την εκτέλεση μεγάλων έργων για την επέκταση του αεροδιαδρόμου και του τερματικού σταθμού. Η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον αερολιμένα, ιδίως σε ό,τι αφορά στην έλλειψη χώρου στον ασφαλτοτάπητα, είναι προσωρινή, σε ορισμένα δε τμήματά του θα βελτιωθεί με την πρόοδο των εργασιών ήδη κατά τους προσεχείς μήνες.

(29) Με 1,53 εκατομμύρια επιβάτες το 1997, ο αερολιμένας του Funchal υποχρεούται, κατ' εφαρμογή της οδηγίας, να επιτρέψει στους αερομεταφορείς να παρέχουν εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Εξαιτίας της μεγάλης αύξησης της κυκλοφορίας, από το 2001 ο αερολιμένας αυτός θα πρέπει να ανοίξει στον ανταγωνισμό και τις υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους, αφού το όριο των 2 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως θα έχει ξεπεραστεί. Η παρέκκλιση των πορτογαλικών αρχών εισάγει περιορισμό, αφενός μεν για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών, οι οποίες κανονικά έχουν απελευθερωθεί πλήρως, αφετέρου δε για τις υπηρεσίες δι' ιδίων μέσων στον ασφαλτοτάπητα, καλύπτοντας έτσι τις υπηρεσίες διαλογής αποσκευών, μεταφοράς των αποσκευών των επιβατών και των πληρωμάτων και τις υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών

(30) Σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, τα προβλήματα έλλειψης χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας παρουσιάζονται στο χώρο του τερματικού σταθμού, όπου παρατηρείται έντονη συμφόρηση στην αίθουσα ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών. Σύμφωνα με την Επιτροπή, δεδομένου του αριθμού των πτήσεων που πρέπει να εξυπηρετούνται, το πολύ μικρό μέγεθος της αίθουσας αυτής μπορεί αναμφίβολα να προκαλέσει σοβαρές δυσχέρειες ως προς την εξυπηρέτηση του συνόλου των επιβατών που τελούν εν αναμονή του ελέγχου σε συγκεκριμένες ώρες αιχμής.

(31) Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών παρέχονται ήδη από δύο εταιρείες: την TAP, η οποία παρέχει συγχρόνως υπηρεσίες στα δικά της αεροσκάφη και στα αεροσκάφη των πελατών στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους, και την ανεξάρτητη εταιρεία TRIAM, η οποία παρέχει υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους, η δε πελατεία της σήμερα αποτελείται αποκλειστικά από ναυλωμένες πτήσεις. Οι χρήστες του αερολιμένα δύνανται συνεπώς να επιλέγουν ήδη ελεύθερα το φορέα παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών.

(32) Παρόλα αυτά, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας, οι υπηρεσίες εδάφους πρέπει να είναι εντελώς ελεύθερες και σε ό,τι αφορά στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Μόνο περιορισμοί χώρου ή/και διαθέσιμης χωρητικότητας μπορούν να δικαιολογήσουν τη χορήγηση παρέκκλισης που θα περιορίζει τον αριθμό των χρηστών που παρέχουν εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Πρέπει συνεπώς να επαληθευθεί η αδυναμία του αερολιμένα να δεχθεί νέους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους.

(33) Εάν δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ως προς τη στενότητα της αίθουσας ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, πρέπει ωστόσο να αναγνωρισθεί ότι το πρόβλημα οφείλεται στην ίδια την αίθουσα και σε μικρότερο βαθμό στον αριθμό των θυρίδων

([7]) Βλέπε υποσημείωση 5.
([8]) Βλέπε υποσημείωση 6.

ελέγχου ειστηρίων και αποσκευών. Επίσης, δεν οφείλεται στην εταιρεία που διενεργεί τον έλεγχο, είτε πρόκειται για κάποιον από τους δύο υφιστάμενους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους είτε για κάποιον νεοεισερχόμενο. Όντως, δεν παρέχονται, όπως συμβαίνει σε άλλους αερολιμένες, κοινές υπηρεσίες ελέγχου πολλών πτήσεων συγχρόνως από τις θυρίδες ελέγχου. Σε κάθε πτήση αντιστοιχούν συγκεκριμένες θυρίδες ελέγχου που ανοίγουν μεμονωμένα, δύο ή τρεις ώρες πριν από την αναχώρηση κάθε πτήσης. Η εταιρεία που παρέχει τις υπηρεσίες ελέγχου δεν περνά συνεπώς στην επόμενη πτήση πριν ολοκληρωθεί η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Αν οι 18 θυρίδες ελέγχου κατανέμονται ανά πτήση, ο αριθμός των φορέων παροχής υπηρεσιών ελέγχου δεν έχει καταρχήν επιπτώσεις, καθώς ο αριθμός των θυρίδων παραμένει σταθερός λόγω του συστήματος ελέγχου πτήσης προς πτήση, και συνεπώς η χωρητικότητα δεν παρουσιάζει διακυμάνσεις.

(34) Από πρακτική άποψη, και με βάση τη χειρότερη δυνατή κατάσταση, δηλαδή την πιο βεβαρημένη ημέρα του έτους —στην προκειμένη περίπτωση τις προβλέψεις πτήσεων για την 3η Ιανουαρίου 2000—, η εξέταση του χρονοδιαγράμματος πτήσεων δείχνει πως οι θυρίδες ελέγχου είναι πιθανό να αποδειχθούν ανεπαρκείς για δύο ώρες, κατά το διάστημα δε αυτό ο μέγιστος χρόνος επικάλυψης των δύο θυρίδων δεν υπερβαίνει τα είκοσι λεπτά.

(35) Οι πορτογαλικές αρχές ισχυρίσθηκαν ότι δεν ήταν δυνατή η χρησιμοποίηση τεσσάρων θυρίδων στην αίθουσα λόγω της κακής κατάστασής τους. Ωστόσο, οι εν λόγω θυρίδες λειτουργούσαν ομαλά κατά την ημέρα της επίσκεψης του κλιμακίου της Επιτροπής, ημέρα πάντως που δεν χαρακτηριζόταν από ιδιαίτερη συμφόρηση. Πρέπει να αναγνωρισθεί ότι η η θέση τους στον τερματικό σταθμό τις καθιστά ελάχιστα πρακτικές και ότι η πρόσβαση στις θυρίδες 1 και 2 είναι πράγματι περιορισμένη. Εν τούτοις, η συνδυασμένη χρησιμοποίησή τους στην ίδια πτήση, η οποία επιτρέπει το χωρισμό στα δύο της σειράς των επιβατών που περιμένουν για έλεγχο εισιτηρίων και αποσκευών, τις καθιστά αξιοποιήσιμες. Εν πάση περιπτώσει, ο περιορισμός του αριθμού των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους δεν θα έχει επιπτώσεις στη συμφόρηση που παρατηρείται σήμερα στον τομέα αυτόν και θα μειώσει τις ανάγκες για συμπληρωματικές θυρίδες.

(36) Πράγματι, η εξέταση του χρονοδιαγράμματος των πτήσεων της πιο βεβαρημένης ημέρας του έτους δείχνει ότι στο χρονικό διάστημα μεταξύ 08:00 και 10:30, πέντε θυρίδες είναι ελεύθερες στο τμήμα που έχει διατεθεί στην εταιρεία TRIAM, στο διάστημα δε μεταξύ 16:30 και 22:00 καμία θυρίδα δεν είναι απασχολημένη. Εξάλλου, κάποιες μέρες του Νοεμβρίου, η TRIAM δεν χρησιμοποιεί καμία θυρίδα. Οι 8 θυρίδες της TAP χρησιμοποιούνται περισσότερο, όμως στο διάστημα μεταξύ 11:00 και 15:45, τρεις τουλάχιστον θυρίδες είναι ελεύθερες με βάση το σχέδιο πτήσεων και τη συνήθη πρακτική για την κατανομή των θυρίδων.

(37) Το γεγονός ότι οι θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος από την TRIAM δεν είναι εξοπλισμένες με συστήματα πληροφορικής συνεπάγεται βεβαίως ταλαιπωρία για τους χρήστες, δεν καθιστά όμως αδύνατη την έλευση ενός νέου φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους. Η απόφαση για την παροχή ή όχι εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων είναι οικονομικής τάξεως, η λήψη της δε εναπόκειται στον κάθε χρήστη αφού πρώτα λάβει γνώση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων που απορρέουν από την κάθε επιλογή, συμπεριλαμβανομένων των προβλημάτων εξοπλισμού που έχει ο αερολιμένας.

(38) Αν ληφθούν υπόψη τα προγράμματα πτήσεων και η συνήθης πρακτική ελέγχου, η έλευση νέων χρηστών που θα παρέχουν εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων θα αυξήσει τις δυσχέρειες που ήδη αντιμετωπίζει ο αερολιμένας με την αίθουσα αναμονής. Εναπόκειται λοιπόν στη διοίκηση του αερολιμένα, στο πλαίσιο της ακριβούς και δίκαιης διαχείρισης, να διαθέσει τις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών μεταξύ των διάφορων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους με βάση τις ανάγκες του καθενός.

Οι αποσκευές

(39) Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των πορτογαλικών αρχών στο φάκελο που υπέβαλαν στην Επιτροπή, ο χώρος διαλογής και φόρτωσης των αποσκευών είναι πολύ περιορισμένος. Οι υπηρεσίες παρέχονται χειρονακτικά μέσω ενός τάπητα τριάντα μέτρων σε ευθεία γραμμή, ο οποίος ήδη χρησιμοποιείται από δύο φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους. Είναι απόλυτως αδύνατη η αποδοχή ενός συμπληρωματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους για τη διαλογή αποσκευών. Το ίδιο ισχύει και για τη μεταφορά των αποσκευών που διακινούνται μέσω της αίθουσας αυτής λόγω της δυσχερούς πρόσβασης και της στενότητας της ίδιας της αίθουσας.

Οι υπηρεσίες στο διάδρομο

(40) Εξαιρουμένης της μεταφοράς αποσκευών, για τη διεκπεραίωση της οποίας έχει αποδειχθεί αδύνατη η αποδοχή συμπληρωματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους στις αίθουσες διαλογής, δεν φαίνεται να υπάρχει κάποιο οξύ πρόβλημα έλλειψης χώρου ή διαθέσιμης χωρητικότητας για την παροχή των υπόλοιπων υπηρεσιών στο διάδρομο. Κατά την ημέρα επίσκεψης της αντιπροσωπείας της Επιτροπής, φάνηκε ότι οι υπάρχοντες χώροι, ιδίως στο νότιο τμήμα του ασφαλτοτάπητα, μπορούσαν να δεχθούν χώρις προβλήματα συμπληρωματικό εξοπλισμό. Επίσης, κατά την πιο ήρεμη περίοδο της ημέρας, όταν δηλαδή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται και βρίσκεται σταθμευμένος, φάνηκε ότι οι χώροι στάθμευσης κάθε άλλο παρά κορεσμένοι ήταν. Εξάλλου, η υφιστάμενη διαμόρφωση των χώρων αυτών είναι προσωρινή και φαίνεται ότι θα καταστεί δυνατή η απελευθέρωση πολύ περισσότερου χώρου από την άνοιξη του 2000, με την ευκαιρία της επαναδιαμόρφωσης των θέσεων αεροσκαφών στο νότιο τμήμα του ασφαλτοτάπητα. Ανεξάρτητα από τη βελτίωση αυτή, η στάθμευση των αεροσκαφών σε θέση «nose-in» επιτρέπει, σύμφωνα με τα πρότυπα και τις πρακτικές που συνιστά η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), τη στάθμευση του εξοπλισμού των υπηρεσιών εδάφους μπροστά από το ρύγχος των αεροσκαφών, ιδίως στις θέσεις 2-4 και A06 ως A04, καθώς και στις θέσεις A01 ως A03. Συνεπώς, οι πορτογαλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι είναι αδύνατη η χορήγηση του δικαιώματος παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας.

Οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίου

(41) Πρόσφατα κατασκευάστηκε ένας νέος εμπορευματικός τερματικός σταθμός. Ο εν λόγω τερματικός σταθμός έχει εμβαδόν 450 m^2 (εκ των οποίων 350 m^2 είναι επιχειρησιακοί χώροι και 100 m^2 χώροι γραφείων) και χρησιμοποιείται επί του παρόντος από την TAP. Χωρίζεται σε δύο τμήματα, ένα για τις εισαγωγές και ένα για τις εξαγωγές. Κάθε ένα από

αυτά διαθέτει μία μόνο θύρα πρόσβασης στο διάδρομο. Η TAP είναι ο μοναδικός φορέας υπηρεσιών διακίνησης φορτίου στον αερολιμένα και περισσότερο από το 95% της δραστηριότητάς της εξυπηρετεί ίδιες ανάγκες υπηρεσιών εδάφους. Η παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους, η οποία αντιστοιχεί μόνο στο 5% της κυκλοφορίας, δεν θα είναι υποχρεωτικά ανοικτή μέχρις ότου ο αερολιμένας υπερβεί το όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών που προβλέπει η οδηγία. Η υποθετική περίπτωση ενός φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους που θα ζητήσει να παρέχει εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων για την εν λόγω κατηγορία υπηρεσιών, η οποία αντιστοιχεί στο 1% ή 2% της κυκλοφορίας, φαίνεται ελάχιστα πιθανή. Εξάλλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 της οδηγίας, πρέπει να αποδειχθεί ότι η έλευση ενός δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους, στον οποίο θα διετίθετο χώρος ανάλογος με την κυκλοφορία φορτίου που εξυπηρετεί, είναι αδύνατη. Άλλωστε, δεδομένου ότι η σχετική ανάγκη αποδεικνύεται πολύ μικρή, η εξεύρεση ενός τέτοιου χώρου στο στέγαστρο φαίνεται εφικτή. Ωστόσο, λαμβανομένης υπόψη της διάταξης των θυρών, δεν φαίνεται δυνατή η διαχείριση των κινήσεων εισόδου και εξόδου ενός δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους. Εξάλλου, η διατάξη και το εμβαδόν των γραφείων του προσωπικού στο στέγαστρο του φορτίου δεν επιτρέπουν την έλευση δεύτερου φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους.

(42) Ο φάκελος που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές αναφέρεται επίσης στη στενότητα των στεγάστρων συντήρησης και των χώρων ανάπαυσης του προσωπικού. Καταρχήν, τα κτίρια αυτά είναι νεόδμητα και κατά την κατασκευή τους θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις της οδηγίας σχετικά με τη διάθεση των χώρων. Εξάλλου, η εξέταση των διατεθέντων χώρων δείχνει ότι η εταιρεία TAP διαθέτει για την παροχή των υπηρεσιών της στο διάδρομο 2 000 m^2 στον ασφαλτοτάπητα ως χώρο στάθμευσης των εξοπλισμών της και 400 m^2 για τη συντήρησή τους, αυτοί δε οι χώροι επαρκούν για την εξυπηρέτηση χωρίς σοβαρές δυσκολίες του 70% της κυκλοφορίας. Σε ό,τι αφορά στο υπόλοιπο 30% των χώρων, η TRIAM διαθέτει αντίστοιχα 200 m^2 στον ασφαλτοτάπητα και το ήμισυ των εγκαταστάσεων συντήρησης και ανάπαυσης του προσωπικού. Κατά συνέπεια, οι εγκαταστάσεις που έχουν διατεθεί στην TRIAM φαίνεται ότι είναι δυσανάλογα μεγάλες σε σχέση με τον όγκο της κυκλοφορίας που εξυπηρετεί και δεν αποδείχθηκε η αδυναμία αποδέσμευσης χώρων στο πεδίο αυτό για ένα νέο φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους.

5. **Το σχέδιο ενδεδειγμένων μέτρων**

(43) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 2 της οδηγίας, ο φάκελος που κατέθεσαν οι πορτογαλικές αρχές περιλαμβάνει ένα σχέδιο μέτρων για την άρση των περιορισμών.

(44) Το σχέδιο αυτό εντάσσεται σε ένα μείζον έργο επέκτασης του αερολιμένα για την αντιμετώπιση της αύξησης της κυκλοφορίας, το οποίο θα βελτιώσει την πρόσβαση στη νήσο Μαδέρα και θα καταστήσει δυνατή την ασφαλέστερη υποδοχή βαρέων αεροσκαφών που εκτελούν διηπειρωτικές συνδέσεις.

(45) Το έργο περιλαμβάνει καταρχήν την επέκταση του αεροδιαδρόμου προς τη θάλασσα πάνω σε πασσαλόπηκτο σκυρόδεμα και τη μετατόπιση του άξονά του ώστε να αποφευχθεί η κατασκευή σε πολύ βαθιά νερά. Η αντίστοιχη επέκταση του ασφαλτοτάπητα θα επιτρέψει την αύξηση των θέσεων από 9 σε 14, συμπεριλαμβανομένων 4 θέσεων βαρέων αεροσκαφών. Η επέκταση και οι νέες θέσεις θα συνοδεύονται από αύξηση του χώρου για τις υπηρεσίες επιβίβασης και εκφόρτωσης και των χώρων στάθμευσης εξοπλισμών κατά σχεδόν 7 000 m^2. Ωστόσο, οι περιορισμοί χώρου δεν θα επιτρέψουν το διπλασιασμό της βοηθητικής οδού του τερματικού σταθμού. Αντίθετα, το σχέδιο προβλέπει μία μεγάλη επέκταση του τερματικού σταθμού, η οποία θα περιλαμβάνει την κατασκευή ενός νέου χώρου διαλογής αποσκευών και θα καθιστά δυνατή την αύξηση του αριθμού των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών σε 40. Οι εν λόγω θυρίδες θα είναι πλήρως εξοπλισμένες με συστήματα πληροφορικής και θα βρίσκονται σε μία αίθουσα ελέγχου εμβαδού περίπου 4 400 m^2. Στο ίδιο πλαίσιο, θα κατασκευαστούν ένα κτίριο εμβαδού 1 250 m^2 για τη συντήρηση των οχημάτων και ένα στέγαστρο εμβαδού 3 000 m^2 για τη φύλαξη φορτίου.

6. **Η συμμόρφωση με τα κριτήρια που θέτει το άρθρο 9 παραγραφος 2 της οδηγίας**

(46) Οι διατάξεις του άρθρου 9 της οδηγίας προβλέπουν ότι η χορήγηση παρέκκλισης είναι δυνατή μόνο όταν υφίστανται περιορισμοί χώρου ή/και χωρητικότητας που καθιστούν αδύνατο το άνοιγμα της αγοράς σύμφωνα με τις προβλέψεις της οδηγίας. Σύμφωνα με την πραγματογνωμοσύνη της Κοινότητας, φαίνεται ότι μία τέτοια αδυναμία αποδεικνύεται πλήρως όσον αφορά στις δραστηριότητες υπηρεσιών εδάφους που συνδέονται με τη διαλογή και μεταφορά των αποσκευών λόγω της στενότητας των χώρων, η οποία δεν επιτρέπει την παροχή υπηρεσιών από συμπληρωματικό φορέα σε ένα χώρο όπου οι εν λόγω υπηρεσίες ήδη παρέχονται με δυσκολία από τους δύο υφιστάμενους φορείς. Το ίδιο ισχύει και για τις δραστηριότητες διακίνησης φορτίου και ταχυδρομείου, καθώς η διατάξη των χώρων και τα προβλήματα σχετικά με την έλλειψη χώρων γραφείων για το προσωπικό δεν επιτρέπουν επί του παρόντος την παρουσία συμπληρωματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους. Αντίθετα, δεν αποδείχθηκε ότι η εν λόγω αδυναμία αφορά στις άλλες υπηρεσίες, είτε επειδή δεν είναι δυνατό να λαμβάνεται υπόψη η απλή δυσχέρεια είτε επειδή το αναφερόμενο πρόβλημα δεν σχετίζεται με τον αριθμό των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους. Κατά συνέπεια, η παρέκκλιση που χορήγησαν οι πορτογαλικές αρχές είναι ευρύτερη του αναγκαίου ως προς το πεδίο εφαρμογής της.

(47) Σε ό,τι αφορά στη διάρκεια της παρέκκλισης, ο χώρος που απαιτείται για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της οδηγίας σε τμήματα του αερολιμένα όπου επαληθεύεται η ύπαρξη περιορισμών δεν είναι δυνατό να απελευθερωθεί πριν από το άνοιγμα της νέας αίθουσας διαλογής αποσκευών, δηλαδή πριν από το τέλος του έτους 2000. Εξάλλου, το υποβληθέν σχέδιο μέτρων προβλέπει την κατασκευή στεγάστρου για τη φύλαξη του φορτίου κατά τον ίδιο χρόνο. Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι η παρέκκλιση είναι σύμφωνη με τις αρχές που θέτει το άρθρο 9 παράγραφος 2 ως προς το θέμα αυτό.

7. **Συμπέρασμα**

(48) Ο αερολιμένας του Funchal παρουσιάζει σημαντική αύξηση κυκλοφορίας, για την αντιμετώπιση της οποίας απαιτείται η κατασκευή μεγάλων έργων ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής εξυπηρέτηση όλων των τύπων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων αεροσκαφών, αλλά και η εξυπηρέτηση

των επιβατών υπό καλές συνθήκες. Εξάλλου, τα προβλήματα που σχετίζονται με τον έλεγχο των επιβατών οφείλονται στη στενότητα του χώρου και όχι σε κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα σχετικά με τις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών ή με τα πρόσωπα που παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες. Σε ό,τι αφορά στον ασφαλτοτάπητα, είναι δυνατή η απελευθέρωση επαρκούς χώρου ώστε να επιτραπεί η έλευση συμπληρωματικού χρήστη για την παροχή εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών στο διάδρομο, ιδίως μετά την αναδιοργάνωση του νότιου τμήματος του αερολιμένα που θα πραγματοποιηθεί από τους πρώτους μήνες του έτους 2000.

Αντίθετα, λαμβανομένης υπόψη της στενότητας των χώρων, αποδεικνύεται αδύνατη η έλευση συμπληρωματικού φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους σε ένα χώρο όπου ήδη κινείται μετά βίας ο εξοπλισμός των δύο υφιστάμενων φορέων παροχής υπηρεσιών διαλογής και μεταφοράς των αποσκευών. Εξάλλου, σύμφωνα με την πραγματογνωμοσύνη της Επιτροπής, ούτε στον τομέα της στέγασης φορτίου είναι επί του παρόντος δυνατή η παρουσία ενός νέου φορέα παροχής υπηρεσιών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η παρέκκλιση που χορηγήθηκε από την Πορτογαλική Δημοκρατία στον αερολιμένα του Funchal, όπως αυτή κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή την 11η Οκτωβρίου 1999, πρέπει να περιορισθεί στις υπηρεσίες που ορίζονται στα σημεία 3, 4 και 5.4 του παραρτήματος της οδηγίας σχετικά με τη μεταφορά των αποσκευών μεταξύ του αεροσκάφους και του αεροσταθμού.

Άρθρο 2

Η Πορτογαλική Δημοκρατία θα κοινοποιήσει στην Επιτροπή, πριν από τη θέση της σε ισχύ, την τροποποιημένη απόφαση χορήγησης της παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 1.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 10 Ιανουαρίου 2000.

Για την Επιτροπή

Loyola DE PALACIO

Αντιπρόεδρος