DECISÃO DA COMISSÃO

de 10 de Janeiro de 2000

relativa à aplicação do artigo 9.º da Directiva 96/67/CE do Conselho ao aeroporto do Funchal

[notificada com o número C(1999) 5194]

(Apenas faz fé o texto em língua portuguesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2000/123/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade [1], e, nomeadamente, o n.º 5 do seu artigo 9.º,

Tendo em conta a decisão das autoridades portuguesas notificada à Comissão em 11 de Outubro de 1999, e após consulta das referidas autoridades,

Após consulta do Comité Consultivo,

Considerando o seguinte:

1. Âmbito de aplicação da derrogação notificada pelo Governo da República Portuguesa

1.1. *Notificação apresentada pelas autoridades portuguesas*

(1) Por carta registada pela Comissão em 11 de Outubro de 1999, as autoridades portuguesas notificaram um pedido de aprovação da decisão do Governo português concedendo ao aeroporto do Funchal uma derrogação destinada a:

— limitar a dois o número de utilizadores a exercer a auto-assistência no que se refere às categorias de serviços referidas no ponto 2 do anexo da directiva,

— reservar a um único utilizador o exercício da auto-assistência no que se refere às categorias de serviços referidas nos pontos 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 e 5.6 do anexo da directiva.

Com base no n.º 1, alíneas c) e d), do artigo 9.º da directiva, esta derrogação é concedida até 31 de Dezembro de 2000.

(2) Nos termos do n.º 3 do artigo 9.º da directiva, a Comissão publicou um extracto da referida notificação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* de 25 de Novembro de 1999 [2] e convidou as partes interessadas a comunicarem-lhe as suas observações.

(3) Em conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 9.º da directiva, o Governo da República Portuguesa foi consultado acerca do projecto de avaliação da Comissão em 8 de Dezembro de 1999.

Fundamento da derrogação

(4) As regras gerais de acesso ao mercado da assistência em escala são definidas nos artigos 6.º e 7.º da directiva. Tais regras enunciam claramente o princípio da maior abertura possível para a maioria das categorias de serviços de assistência. Para um aeroporto com um volume de tráfego como o do Funchal, de 1,7 milhões de passageiros em 1997, a directiva prevê o reconhecimento do direito à auto-assistência desde 1 de Janeiro de 1998. Porém, devido à situação e à missão específica de cada aeroporto e, nomeadamente, aos problemas de segurança, bem como de espaço e capacidade que podem colocar-se em determinados locais da maioria dos aeroportos, a directiva não impõe uma abertura total do mercado mas exige um mínimo de abertura quer em matéria de auto-assistência quer de assistência a terceiros para quatro categorias de serviços situados do lado pista, ou seja, numa zona especialmente sensível do aeroporto. Estas categorias dizem respeito às operações em pista, assistência a bagagem, assistência a combustível, bem como a determinadas operações da assistência a carga e correio que correspondem designadamente aos pontos 3, 4 e 5 do anexo e que são objecto da presente decisão. O direito à auto-assistência «passageiros» (ponto 2 do anexo) não é, normalmente, objecto de restrições, devendo cada transportador poder prevalecer-se do mesmo.

(5) Todavia, o artigo 9.º da Directiva 96/67/CE tem igualmente em consideração o facto de, em determinados casos muito específicos, graves problemas de espaço e/ou de capacidade impedirem a abertura do mercado com a amplitude prevista. Em tais cirsunstâncias, podem ser concedidas derrogações temporárias, a fim de permitir ao aeroporto dispor do tempo necessário para

[1] JO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

[2] JO C 337 de 25.11.1999, p. 4.

obviar a tais condicionalismos. Tais derrogações só podem, por conseguinte, ter um carácter excepcional, não tendo o objectivo de conceder, em geral, aos aeroportos um período de adaptação adicional ao já previsto no artigo 1.º da directiva.

(6) Só podem ser concedidas derrogações com base em condicionalismos específicos de espaço e de capacidade. É com base nesses condicionalismos que as autoridades portuguesas concederam a derrogação objecto da presente decisão, em conformidade com o artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho de 1999 ([3]), que transpõe para o direito interno a Directiva 96/67/CE.

1.2. *Apresentação do aeroporto*

(7) O aeroporto do Funchal é dotado de um terminal de passageiros situado ao longo de uma pista de 1 800 metros orientada sudoeste/nordeste com uma capacidade declarada de 9 movimentos/hora. Localizado na Região Autónoma da Madeira, o aeroporto em análise tem uma importância vital para a economia de uma região insular e periférica. No entanto, as condições meteorológicas, principalmente os ventos que são por vezes violentos nessa zona, dificultam o acesso ao referido aeroporto. Esta dificuldade é agravada pelo facto de o aeroporto se situar entre o mar e a montanha, tendo a falta de espaço levado à construção do terminal em quatro níveis.

(8) De forma geral, o número de movimentos aumentou à média anual de 3% durante o período de 1990 a 1995, antes de registar um aumento mais acentuado que chegou a alcançar 16,5% na década de 90.

No que se refere ao tráfego de passageiros, 88% do qual é relativo às relações com a metrópole, em 1997, era de 1,53 milhões (em 1998, cerca de 1,7 milhões) com um crescimento médio anual de 6,5%. A estrutura do tráfego não sofreu alterações desde a década de 80, dividindo-se em partes iguais em tráfego doméstico e internacional, sendo dois terços do tráfego regular.

As previsões apontam para um crescimento médio anual de 4% para os próximos cinco anos, decorrente essencialmente de um aumento das dimensões dos aparelhos que a ampliação da pista permitirá acolher.

1.3. *Situação da assistência no aeroporto do Funchal*

(9) Sendo o número de passageiros inferior a 3 milhões e a 75 000 toneladas de carga anuais, a abertura do mercado não abrange as operações prestadas a terceiros. Estes serviços, dois terços dos quais já são prestados pela TAP, sendo o restante terço assegurado pela sociedade TRIAM, correspondem a 31% dos movimentos no aeroporto.

([3]) Diário da República n.º 170-I, Série A de 23.7.1999, p. 4588.

(10) No entanto, a directiva prevê o direito de exercer a auto-assistência desde 1 de Janeiro de 1998. Actualmente, tal direito é exercido pela companhia TAP no que se refere às operações abrangidas pela derrogação em apreço, ou seja, relativas à assistência a passageiros, assistência a bagagem, assistência a carga e correio, bem como às operações em pista. Esta companhia beneficiou, até finais de 1998, de uma obrigação de serviço público, ao abrigo do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, relativamente à ligação entre a ilha da Madeira e a metrópole, o que representa 66% dos movimentos. No total, a TAP realiza 69% dos movimentos no aeroporto do Funchal, o que corresponde a 85% dos movimentos de passageiros e 95% de carga.

2. **Condicionalismos invocados pelas autoridades portuguesas**

2.1. *Notificação apresentada pela autoridades portuguesas*

(11) A actual posição da companhia TAP, única detentora do direito ao exercício de auto-assistência, explica-se em grande medida pelo facto de ter sido beneficiária, até ao passado ano, de uma obrigação de serviço público referente às ligações domésticas a Portugal continental. Em 1997, o total do tráfego regular representava 77% dos movimentos, 88% dos quais realizados pela TAP. Em termos de passageiros, o tráfego regular está avaliado em 66%, 78% dos quais são transportados pela TAP.

(12) De acordo com o processo apresentado pelas autoridades portuguesas, os problemas de espaço e de capacidade colocam-se quer relativamente ao terminal quer a nível das operações em pista.

(13) No que se refere às partidas do terminal, a zona destinada ao registo limita-se actualmente a 480 m^2 para 15 balcões de *check in* (com três balcões suplementares laterais, não permitido filas de espera). Contudo, apenas 10 balcões atribuídos à companhia TAP dispõem de sistemas informatizados e o prestador TRIAM que só opera voos *charter* realiza manualmente as suas operações de registo. A exiguidade da zona de embarque levanta sérios problemas relativamente à espera dos passageiros em horas de ponta, obrigando-os a uma espera frequentemente longa e penosa num terminal não climatizado sendo, segundo as autoridades portuguesas, impossível acolher um novo operador.

(14) As operações de assistência a bagagem (ponto 3 do anexo da directiva) são efectuadas manualmente num tapete de 30 metros e numa área de 350 m^2 na qual as manobras são difíceis e em que seria impossível acolher um operador suplementar.

(15) No que respeita às operações em pista (ponto 5 do anexo), segundo o processo apresentado pelas autoridades portuguesas, o espaço na placa de estacionamento é muito reduzido, sendo completamente ocupado pelo

material dos dois prestadores presentes, TAP e TRIAM, à razão de 2 000 e 200 m^2 respectivamente. Além disso, apesar dos hangares destinados à manutenção do material serem recentes, com uma área de apenas 400 m^2 para a TAP e 200 m^2 para a TRIAM, já são insuficientes. Acresce que, em períodos de ponta (30.ª hora de ponta com 9 movimentos), a circulação na placa de estacionamento é especialmente difícil e perigosa devido à necessidade constante de utilizar veículos de empurrar bastante pesados porque todas as posições dos aviões são «*nose in*». Ora, o aeroporto possui uma única via de circulação de dois sentidos que, ainda por cima, é atravessada pela passagem de peões aquando do respectivo embarque ou desembarque.

(16) O novo hangar para as operações de carga, com uma superfície de apenas 450 m^2, já está completamente ocupado pela TAP que trata directamente em auto-assistência 95% do total do tráfego de carga no aeroporto.

(17) Por conseguinte, de acordo com as autoridades portuguesas, não é possível aceitar um utilizador suplementar para estas operações de assistência, algumas das quais já asseguradas pelos dois prestadores.

3. **Reacções das partes interessadas**

(18) Na sequência da publicação pela Comissão de um extracto da notificação das autoridades portuguesas e de acordo com as disposições previstas no n.º 3 do artigo 9.º da directiva, as partes interessadas foram convidadas a apresentar as suas observações.

Não foi formulado qualquer parecer específico sobre a presente derrogação.

4. **Avaliação da derrogação à luz das disposições da Directiva 96/67/CE**

4.1. *Regras em vigor em matéria da assistência*

4.1.1. ***Possibilidades de limitação do acesso ao mercado***

(19) A Directiva 96/67/CE prevê uma abertura diferenciada do mercado em função, por um lado, de forma como a operação de assistência é assegurada (auto-assistência ou prestação de serviços a terceiros) e, por outro, do volume do tráfego no aeroporto.

(20) As regras gerais de exercício da assistência para as categorias de serviços designadas na notificação das autoridades portuguesas são estabelecidas no artigo 7.º da directiva e foram inseridas nas disposições da regulamentação portuguesa que procede à transposição da directiva [4]. De acordo com as disposições desta última, o Estado-Membro pode limitar o exercício da auto-assistência dos serviços de assistência a bagagem, a carga e correio e às operações em pista a, pelo menos, dois utilizadores; estes devem ser escolhidos com base em critérios pertinentes, objectivos, transparentes e não discriminatórios. As operações de auto-assistência a passageiros são geralmente abertas a todos os utilizadores.

(21) Porém, quando condicionalismos específicos de espaço ou de capacidade disponíveis, nomeadamente em função da taxa de utilização ou de congestionamento das superfícies, impossibilitem autorizar o exercício do direito à auto-assistência ou a prestação dos serviços a terceiros com a amplitude prevista na directiva, o Estado-Membro interessado pode, em função das categorias de serviços em causa, limitar o número de utilizadores que exercem a auto-assistência nos termos do n.º 1, alíneas c), do artigo 9.º, ou, de acordo com o n.º 1, alínea d), do mesmo artigo, limitar a um único utilizador o exercício do direito à auto-assistência.

(22) Todavia, nos termos do n.º 2 do artigo 9.º, tal derrogação deve:

— especificar a ou as categorias de serviços para as quais é concedida e os condiconalismos específicos de espaço ou de capacidade que a justificam,

— ser acompanhada de um plano de medidas adequadas destinadas a ultrapassar esses condicionalismos.

Por outro lado, ainda segundo a mesma disposição, a derrogação não deve:

— prejudicar indevidamente os objectivos da directiva,

— dar origem a distorções de concorrência,

— ser mais ampla do que o necessário.

(23) Tal como lembra a Comissão nas suas decisões de 14 de Janeiro de 1998 relativas aos aeroportos de Francoforte e de Dusseldórfia [5], o principal objectivo da directiva é liberalizar os serviços de assistência em escala. As limitações impostas a terceiros constituem restrições à liberdade de essas partes fornecerem os serviços em causa. Por analogia com as medidas estatais que limitam a liberdade de prestação de serviços [6], as medidas capazes de excluir ou proibir as actividades dos prestadores de serviços (ou, no caso vertente, as dos utilizadores que pretendem efectuar a sua própria auto-assistência), ainda que se apliquem indistintamente aos prestadores ou utilizadores nacionais e aos dos demais Estados-Membros, devem justificar-se por exigências imperiosas de interesse público que não sejam de carácter económico e, além disso, ser proporcionais aos objectivos prosseguidos.

[4] Diário da República n.º 170-I Série A de 23.7.1999 p. 4588.

[5] Decisões da Comissão de 14 de Janeiro de 1998, JO L 173 de 18.6.1998, p. 32 e p. 45.

[6] Acórdãos de 25 de Julho de 1991, C-288/89 Médiawet, Col. 1991, p. I-4007 e C-76–90, Säger/Dennemeyer Col. 1991, p. I-4221.

4.1.2. ***Procedimento***

(24) Tal como salientou nas suas duas decisões relativas aos aeroportos de Francoforte e de Dusseldórfia ([7]), a Comissão deve analisar os seguintes aspectos:

— a existência e a dimensão dos condicionalismos que justificam a derrogação e a impossibilidade de abertura com a amplitude prevista pela directiva; apenas podem ser tidos em conta os condicionalismos de espaço e/ou capacidade,

— o plano de medidas adequadas destinadas a ultrapassar esses condicionalismos que deve ser credível e incondicional e incluir um calendário de execução das mesmas,

— a conformidade com os princípios mencionados no n.º 2 do artigo 9.º, respeitantes ao cumprimento dos objectivos da directiva, à ausência de distorção da concorrência e ao âmbito da medida.

(25) A concessão de uma derrogação não tem por objectivo oferecer, em geral, ao aeroporto um prazo de adaptação adicional ao já proporcionado pelo artigo 1.º da directiva, destinando-se a permitir-lhe superar os condicionalismos específicos que possa enfrentar no contexto da abertura do mercado. As derrogações devem, por conseguinte, ser analisadas em função dos condicionalismos específicos invocados para justificar a impossibilidade de abertura nos prazos fixados. Acresce que, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias ([8]), as excepções devem ser interpretadas de forma estrita, e o âmbito das derrogações deve ser determinado tendo em conta as finalidades da medida em causa.

(26) A presente derrogação deve ser analisada em função de todas estas considerações.

(27) Em conformidade com o disposto no n.º 4 do artigo 9.º da directiva, a Comissão procedeu a uma análise circunstanciada dos condicionalismos invocados em matéria de espaço e de capacidade, da adequação da decisão adoptada pelas autoridades portuguesas a esses condicionalismos e das medidas avançadas para os superar. A Comissão baseou a sua análise no processo apresentado pelas autoridades portuguesas e na visita que efectuou ao aeroporto do Funchal em 8 de Novembro de 1999 e beneficiou da auditoria técnica realizada a seu pedido pela empresa Aerotec. Por fim, a Comissão teve igualmente em consideração as observações apresentadas pelo aeroporto e pelo Governo da República Portuguesa relativamente à sua análise.

4.2. *Análise dos condicionalismos invocados pelas autoridades portuguesas*

(28) A ilha da Madeira constitui um importante destino de férias e o aeroporto do Funchal é fundamental para tal desenvolvimento turístico. Para os próximos cinco anos, prevê-se um crescimento anual de tráfego no aeroporto de 4% quase inteiramente referente ao tráfego de passageiros. Realizaram-se importantes obras no aeroporto destinadas, simultaneamente, à extensão da pista e a uma grande ampliação do terminal. Consequentemente, a situação do aeroporto é temporária, nomeadamente no que se refere ao espaço na placa de estacionamento que, com as obras, deverá melhorar a partir dos próximos meses.

(29) Com uma afluência de 1,53 milhões de passageiros em 1997, o aeroporto do Funchal deve permitir às transportadoras o exercício da auto-assistência, em aplicação da directiva. Devido ao forte crescimento do tráfego, a partir de 2001, este aeroporto deverá igualmente abrir as operações de assistência a terceiros à concorrência, assim que for ultrapassado o limiar anual de 2 milhões de passageiros. A derrogação concedida pelas autoridades portuguesas é referente a uma limitação aplicável, por um lado, às operações de assistência a passageiros, em princípio completamente liberalizadas e, por outro, aos serviços de auto-assistência na placa de estacionamento, abrangendo, desta forma, as operações de triagem de bagagem, transporte da bagagem dos passageiros e das tripulações, bem como as operações de carga e de correio.

Operações de assistência a passageiros

(30) Segundo as autoridades portuguesas, existem problemas de espaço e de capacidade no terminal cuja sala de *check in* está bastante congestionada. Segundo a Comissão, não restam dúvidas de que podem verificar-se graves dificuldades referentes a esta sala que é excessivamente pequena para acolher todos os passageiros à espera do registo em certas horas de ponta, tendo em conta o número de voos que é necessário tratar nessas ocasiões.

(31) As operações de assistência a passageiros já são asseguradas por duas empresas: a TAP, que realiza simultaneamente operações para os seus próprios aviões e para aviões de outras companhias no âmbito da assistência a terceiros, e a empresa independente TRIAM, que presta serviços a terceiros e cuja clientela actual consiste exclusivamente em transportadoras *charter*. Por conseguinte, os utilizadores do aeroporto já beneficiam de livre escolha no que se refere à prestação de serviços de assistência a passageiros.

(32) Todavia, estas operações de assistência devem, segundo o n.º 1 do artigo 7.º da directiva, ser objecto de uma total liberdade em matéria de auto-assistência. Apenas os condicionalismos de espaço e/ou capacidade podem justificar uma derrogação que limite o número e utilizadores que exerçam a sua auto-assistência. Por conseguinte, trata-se de aferir da impossibilidade de aceitar novos operadores.

(33) Apesar de não restarem dúvidas quanto à exiguidade da sala actualmente destinada às operações de registo, é

([7]) Ver nota 5.
([8]) Ver nota 6.

necessário reconhecer que o problema reside na própria sala e, em menor escala, no número de balcões de *check in*. O problema não é imputável à companhia que efectua o registo, independentemente de esta ser um dos actuais prestadores ou um novo operador. Efectivamente, ao contrário do que se passa em determinados aeroportos, não há operações simultâneas de registo comuns a vários voos nos balcões. A cada voo são afectos balcões específicos, que são abertos individualmente a cada voo em causa, com duas ou três horas de antecedência. Consequentemente, o operador só passa ao voo seguinte depois de terminadas as operações. Se os 18 balcões são atribuídos por voo, em princípio, o número de operadores não é relevante, uma vez que o número de balcões se mantém constante devido ao sistema de registo por voo, não variando igualmente a capacidade.

(34) Do ponto de vista prático, com base na pior situação, ou seja, o dia do ano de maior movimento (no caso vertente, as previsões de voos para 3 de Janeiro de 2000) a análise do calendário de voos mostra que o único momento em que o número de balcões pode ser insuficiente corresponde a um período de duas horas e, mesmo nessa altura, a sobreposição da utilização de dois balcões ocorrerá, no máximo, durante vinte minutos.

(35) As autoridades portuguesas alegaram que quatro balcões não podem ser verdadeiramente utilizados devido à sua má localização na sala. Todavia, tais balcões foram utilizados no dia da visita da Comissão que nem sequer se realizou num dia particularmente movimentado. Convém reconhecer que a localização no terminal não favorece a sua utilização e que o acesso aos balcões 1 e 2 é verdadeiramente limitado. Contudo, não é impossível utilizar esses balcões no caso específico do registo para o mesmo voo que permita o desdobramento da fila de espera. De qualquer forma, a limitação do número de operadores não terá incidências no congestionamento a este nível nem permitirá reduzir as necessidades de balcões suplementares.

(36) A análise do calendário de voos do dia de maior movimento do ano mostra que, entre as 8 h 00 e as 10 h 30, estão livres cinco balcões na parte actualmente atribuída à companhia TRIAM e que entre as 16 h 30 e as 22 h 00 não é utilizado nenhum balcão. Além disso, em alguns dias do mês de Novembro, a TRIAM não utiliza nenhum balcão. Os oito balcões da TAP são mais utilizados mas, entre as 11 h 00 e as 15 h 45, pelo menos três desses balcões podem ser libertados de acordo com o plano de voos e a prática utilizada em matéria de atribuição de balcões.

(37) O facto de os balcões actualmente utilizados pela TRIAM não serem dotados de equipamento informático representa, certamente, um incómodo para os utilizadores mas não impossibilita a entrada de novo operador. A decisão de exercer ou não o direito à auto-assistência é de natureza económica e compete a cada utilizador após tomar conhecimento de todas as vantagens e inconvientes de operar tais serviços, incluindo os problemas de equipamento que se verificam no aeroporto.

(38) Tendo em conta os calendários de voos e a prática utilizada para o registo, a chegada de novos utilizadores que exerçam a auto-assistência não agravará as dificuldades que, sem dúvida, se colocam ao aeroporto, mas que são referentes à sala de espera. Por conseguinte, compete ao aeroporto, através de uma gestão precisa e equitativa, distribuir os balcões entre os diferentes operadores em função da evolução das necessidades de cada um.

Bagagem

(39) De acordo com os argumentos avançados pelas autoridades portuguesas, a área destinada à triagem e carregamento da bagagem é muito reduzida. As operações são realizadas manualmente a partir de um tapete linear de 30 metros que já é utilizado por dois prestadores de serviços. É completamente impossível admitir um operador suplementar para as operações de triagem da bagagem. O mesmo é válido no que se refere ao transporte de bagagem à chegada e saída desta sala, devido à exiguidade do acesso e da própria sala.

Operações em pista

(40) À excepção do transporte de bagagem relativamente ao qual se verificou a impossibilidade de admitir um operador suplementar a nível das salas de triagem, as restantes operações em pista não parecem abrangidas por um problema grave de espaço e/ou capacidade. No dia da visita da Comissão, as áreas, nomeadamente na parte oeste da placa de estacionamento, pareceram suficientes para receber material suplementar. Mesmo durante o período mais calmo do dia, ou seja, numa altura em que o material não é utilizado estando, por conseguitne, estacionado, as áreas que lhe são reservadas não estavam de forma alguma obstruídas. Além disso, a actual configuração dessas áreas é temporária, devendo ser possível libertar muito mais espaço a partir da Primavera do ano 2000 aquando das modificações das posições aviões na parte oeste da placa de estacionamento. Independentemente desta melhoria, o posicionamento dos aviões «*nose in*» permite, segundo as normas e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), estacionar o material de assistência em frente dos aparelhos, nomeadamente nas posições 2-4 e A06 a A04, bem como A01 a A03. Por conseguinte, as autoridades portuguesas não demonstraram a impossibilidade de reconhecer o direito ao exercício da auto-assistência, em conformidade com as disposições da directiva.

Operações de assistência à carga

(41) Foi recentemente construído um novo terminal de carga com 450 m^2 (dos quais 350 operacionais e 100 m^2 destinados a escritórios) que é actualmente ocupado pela TAP. Esse terminal está dividido em duas partes, respectivamente para a importação e exportação; cada parte tem apenas uma porta de acesso à pista. A TAP é o único operador de serviços de carga no aeroporto e mais de 95 % da sua actividade é tratada no âmbito da

sua auto-assistência. A assistência a terceiros, que representa apenas 5% do tráfego, não será obrigatoriamente liberalizada enquanto o aeroporto não tiver atingido o limiar anual de 2 milhões de passageiros na directiva. É pouco provável que um operador se queira prevalecer do direito à auto-assistência para esta categoria de serviço, que apenas corresponderia a 1 ou 2% do tráfego. Todavia, tendo em conta a redacção do artigo 9.º da directiva, é necessário provar a impossibilidade da entrada de um segundo operador ao qual seria atribuído um espaço proporcional ao seu tráfego de carga. Não é a atribuição desse espaço no hangar que parece ser impossível, tendo em conta a sua exiguidade. Contudo, não parece possível gerir as entradas e saídas de um segundo operador tendo em conta a disposição das portas. Além disso, os escritórios reservados ao pessoal que se encontram ao nível do hangar da carga não permitem, devido à sua disposição e superfície, admitir o segundo operador.

(42) O processo apresentado pelas autoridades portuguesas faz igualmente referência à exiguidade dos hangares de manutenção e das salas de repouso. Em primeiro lugar, essas instalações são inteiramente novas e a afectação das superfícies deveria ter levado em conta as exigências da directiva. Por outro lado, a análise das superfícies atribuídas demonstra que a companhia TAP dispõe, para as suas operações em pista, de 2 000 m^2 na placa de estacionamento para estacionar os seus equipamentos e de 400 m^2 para a respectiva manutenção, referentes ao tratamento sem grandes dificuldades de 70% do tráfego. No que se refere aos restantes 30%, a TRIAM dispõe respectivamente de 200 m^2 na placa de estacionamento e de metade das instalações de manutenção e das salas de repouso. Consequentemente, as instalações atribuídas à TRIAM podem parecer «sobredimensionadas» em relação ao volume do tráfego tratado, não tendo sido provada, por conseguinte, a impossibilidade de libertar espaço a este nível para um novo operador.

5. **Plano de medidas adequadas**

(43) Nos termos do n.º 2 do artigo 9.º da directiva, o processo apresentado pelas autoridades portuguesas comporta um plano de medidas destinadas a ultrapassar os condicionalismos invocados.

(44) Este plano inscreve-se no projecto mais vasto de ampliação do aeroporto para fazer face ao aumento do tráfego e permitir uma melhor acessibilidade da ilha da Madeira, devendo traduzir-se no acolhimento de aviões de maior porte destinados às ligações intercontinentais em condições de segurança bastante melhoradas.

(45) Este projecto comporta, em primeiro lugar, uma ampliação da pista sobre pilares e uma modificação do seu eixo para evitar uma construção em águas excessivamente profundas. A ampliação correspondente da placa de estacionamento vai permitir que o número de posições passe de nove para 14, incluindo quatro posições para aviões de grande porte. Esta ampliação e as novas posições serão evidentemente acompanhadas da libertação de mais espaço para as operações de embarque e de desembarque, assim como de novos espaços de estacionamento do material, numa área de cerca de 7 000 m^2. Todavia, as limitações de espaço não permitirão ampliar para o dobro a via de serviço ao nível do terminal. No entanto, o plano inclui uma ampliação significativa do terminal que compreende, por um lado, uma nova área de triagem de bagagem e, por outro, permitirá aumentar o número de balcões de *check in* para 40, sendo estes completamente equipados em termos informáticos, numa sala de registo com uma área de cerca de 4 400 m^2. Serão igualmente construídos um edifício de 1 250 m^2 destinado à manutenção dos veículos e uma área coberta para a carga de 3 000 m^2.

6. **Respeito dos critérios previstos no n.º 2 do artigo 9.º da directiva**

(46) As disposições previstas no artigo 9.º da directiva prevêem que só poderão ser concedidas derrogações no caso dos condicionalismos de espaço e/ou capacidade impossibilitarem a abertura do mercado com a amplitude prevista pela directiva. Na sequência da análise da Comissão, parece que tal impossibilidade se encontra totalmente demonstrada no que se refere às actividades de assistência relativas à triagem e ao transporte de bagagem devido à exiguidade dos locais que impede a presença de operadores suplementares num espaço em que a actividade a dois já é bastante difícil. O mesmo é válido no que respeita às actividades de carga e correio relativamente às quais a disposição dos locais e os problemas relativos aos escritórios para o pessoal não permitem actualmente a presença de operadores suplementares. Pelo contrário, no que se refere aos outros serviços tal impossibilidade não foi provada quer porque o simples incómodo não pode ser levado em conta quer porque o problema invocado é independente do número de operadores. A derrogação das autoridades portuguesas parece ter um âmbito de aplicação mais vasto do que necessário.

(47) Relativamente à duração da derrogação, o espaço necessário para permitir a aplicação da directiva nos locais em que se provaram os condicionalismos, não poderá ser libertado antes da abertura da nova área de triagem de bagagem, ou seja, em finais do ano 2000. O plano de medidas apresentado prevê igualmente a disponibilização de uma área coberta destinada à carga na mesma altura. A derrogação parece, portanto, ser conforme com os princípios previstos no n.º 2 do artigo 9.º neste aspecto.

7. **Conclusão**

(48) O aeroporto do Funchal regista um aumento significativo do tráfego que requer obras de grande envergadura por forma a acolher em total segurança todos os tipos de aviões, incluindo os de grande porte, bem como tratar os passageiros em boas condições. Todavia, os pro-

blemas inerentes às operações de registo dos passageiros resultam da exiguidade da área e não de um problema específico dos balcões de *check in* ou das pessoas que efectuam estas operações. Na placa de estacionamento, pode ser libertado espaço suficiente para permitir acolher um novo operador para exercer a sua auto-assistência no âmbito das operações em pista, nomeadamente a partir da reorganização da parte oeste que se realizará nos primeiros meses do ano 2000.

Pelo contrário, tendo em conta a exiguidade dos locais, é impossível aceitar operadores suplementares num espaço em que já são manobrados com grandes dificuldades os materiais de dois prestadores destinados às operações de triagem e transporte de bagagem. De acordo com os conhecimentos da Comissão, actualmente não é possível acolher um novo operador no hangar destinado à carga,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A derrogação concedida pela República Portuguesa ao aeroporto do Funchal notificada à Comissão em 11 de Outubro de 1999 deve limitar-se às operações definidas nos pontos 3, 4 e 5.4 do anexo da directiva, no que respeita ao transporte da bagagem entre o avião e a aerogare.

Artigo 2.º

A República Portuguesa notificará à Comissão, antes da sua entrada em vigor, a decisão de derrogação alterada em conformidade com o artigo 1.º

Artigo 3.º

A República Portuguesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 10 de Janeiro de 2000.

Pela Comissão

Loyola DE PALACIO

Vice-Presidente