KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 10 päivänä tammikuuta 2000,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Funchalin lentoasemaan

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 5194)

(ainoastaan portugalinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/123/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY ([1]) ja erityisesti sen 9 artiklan 5 kohdan,

ottaa huomioon Portugalin viranomaisten 11 päivänä lokakuuta 1999 komissiolle tiedoksi antaman päätöksen, ja on neuvotellut kyseisten viranomaisten kanssa,

on kuullut neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1 Portugalin hallituksen tiedoksi antaman poikkeuksen soveltamisala

1.1 *Portugalin viranomaisten ilmoitus*

1) Portugalin viranomaiset pyysivät komission 11 päivänä lokakuuta 1999 saapuneeksi kirjaamalla kirjeellä komissiota hyväksymään Portugalin hallituksen tekemän päätöksen, jossa Funchalin lentoasemalle myönnetään poikkeus, jolla:

— rajoitetaan niiden käyttäjien lukumäärä kahteen, joilla on lupa harjoittaa omahuolintana direktiivin liitteessä olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvia palveluja,

— rajoitetaan niiden käyttäjien lukumäärä yhteen, joilla on lupa harjoittaa omahuolintana direktiivin liitteessä olevassa 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 ja 5.6 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvia palveluja.

Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdan perusteella, ja se on voimassa 31 päivään joulukuuta 2000.

2) Komissio julkaisi direktiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti otteen ilmoituksesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([2]) 25 päivänä marraskuuta 1999 ja kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa.

3) Komissio neuvotteli direktiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti Portugalin hallituksen kanssa komission arviointiluonnoksesta 8 päivänä joulukuuta 1999.

Poikkeuksen perusteet

4) Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevista yleisistä säännöistä säädetään direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Säännöissä tuodaan selkeästi esille useimpia huolintapalveluja koskeva markkinoiden suurimman mahdollisen avoimuuden periaate. Funchalin lentoaseman liikennemäärä oli 1,7 miljoonaa matkustajaa vuonna 1997, ja tällaisille kentille direktiivissä myönnetään oikeus omahuolintaan 1 päivästä tammikuuta 1998. Lentoasemien erityistilanteen ja -tehtävien sekä erityisesti useimpien lentokenttien tietyissä osissa syntyvien turvallisuusongelmien sekä tila- ja kapasiteettirajoitteiden huomioon ottamiseksi direktiivissä ei kuitenkaan vaadita täydellistä markkinoiden vapauttamista. Sen sijaan direktiivissä säädetään vähimmäismäärästä, jonka mukaisesti erityisen herkällä lentokentän alueella, eli asematasolla, annettavat neljään eri luokkaan kuuluvat omahuolintapalvelut ja kolmansille osapuolille tarjottavat palvelut on vapautettava kilpailulle. Nämä luokat koskevat direktiivin liitteessä olevan 3, 4 ja 5 kohdan mukaisia, tässä päätöksessä tarkoitettuja asematason palveluja, matkatavaran käsittelyä, polttoainehuolintaa ja tiettyjä rahdin ja postin fyysisiä käsittelytoimia. Matkustajille omahuolintana tarjottavia palveluja (liitteessä oleva 2 kohta) ei tavallisesti rajoiteta, vaan kaikilla käyttäjillä on oikeus harjoittaa sitä.

5) Direktiivin 96/67/EY 9 artiklassa otetaan kuitenkin huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita säädetyssä laajuudessa. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää väliaikaisia poikkeuksia, jotta len-

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

([2]) EYVL C 337, 25.11.1999, s. 4.

toasema saisi aikaa ratkaista rajoitteista johtuvat ongelmat. Nämä poikkeukset voivat siten olla ainoastaan epätavallisia, eikä niiden tavoitteena ole yleisesti taata lentoasemille pidempää mukautumisaikaa kuin direktiivin 1 artiklassa säädetään.

6) Poikkeus voidaan myöntää vain erityisten tila- ja kapasiteettirajoitteiden vuoksi. Juuri tämän perusteella Portugalin viranomaiset myönsivät tässä päätöksessä käsiteltävän poikkeuksen 23 päivänä heinäkuuta 1999 annetun säädöksen "Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999" ([3]) 23 artiklan mukaisesti. Kyseisellä säädöksellä saatetaan direktiivi 96/67/EY osaksi Portugalin kansallista lainsäädäntöä.

1.2 *Lentoaseman esittely*

7) Funchalin lentoasemalla on matkustajaterminaali, joka sijaitsee 1 800 metrin pituisen lounais/koillis-suuntaisen kiitoradan suuntaisesti. Lentoaseman ilmoitettu kapasiteetti on yhdeksän lentoa tunnissa. Kenttä sijaitsee Madeiran autonomisella alueella, ja tämän vuoksi se on elintärkeä tälle syrjäiselle saaristoalueelle. Sääolosuhteet ja erityisesti alueella ajoittain voimakkaasti puhaltava tuuli tekevät kuitenkin kentälle pääsyn vaikeaksi. Vaikeuksia lisää kentän sijainti meren rannalla vuorten juurella, ja tällaisen tilan puutteen vuoksi terminaali on jouduttu rakentamaan neljään kerrokseen.

8) Lentojen lukumäärä kasvoi vuosittain keskimäärin kolme prosenttia vuosina 1990—1995. Kasvu kiihtyi 1990-luvun lopulla jopa 16,5 prosenttiin.

Matkustajien määrä oli 1,53 miljoonaa vuonna 1997 (lähes 1,7 miljoonaa vuonna 1998), joten vuotuinen kasvu oli keskimäärin 6,5 prosenttia. 88 prosenttia liikenteestä suuntautui emämaahan. Liikenteen rakenne ei ole muuttunut 1980-luvun jälkeen, vaan se jakaantuu edelleen puoliksi kotimaan ja ulkomaan liikenteeseen. Kaksi kolmasosaa liikenteestä on reittiliikennettä.

Seuraavina viitenä vuotena liikenteen määrän odotetaan nousevan vuosittain keskimäärin neljä prosenttia. Kasvu johtuu pääasiassa siitä, että kiitorataa on laajennettu suurempien koneiden käyttöä varten.

1.3 *Huolinnan tilanne Funchalin lentoasemalla*

9) Koska matkustajien lukumäärä on vuodessa alle kolme miljoonaa ja rahdin määrä on alle 75 000 tonnia vuodessa, markkinoiden avaaminen ei koske kolmansille osapuolille tarjottavia palveluja. Tällaisten palvelujen osuus on 31 prosenttia lennoista ja niistä tarjoaa kaksi kolmasosaa TAP ja loput TRIAM-niminen yritys.

10) Direktiivissä säädetään oikeudesta harjoittaa omahuolintaa 1 päivästä tammikuuta 1998. Poikkeuksessa tarkoitettua omahuolintaa, eli matkustajille tarkoitettuja huolintapalveluja, matkatavaran käsittelyä, rahdin ja postin fyysisiä käsittelytoimia ja asematason palveluja, harjoittaa tällä hetkellä TAP. Lentoyhtiö hoiti vuoden 1998 loppuun saakka neuvoston asetuksen 2408/92 4 artiklassa tarkoitetun julkisten palvelujen velvoitteen Madeiran ja emämaan välisessä liikenteessä, jonka osuus on 66 prosenttia kaikista lennoista. TAP:n osuus on kokonaisuudessaan 69 prosenttia kaikista Funchalin lentoaseman lennoista, eli 85 prosenttia matkustajaliikenteestä ja 95 prosenttia tavaraliikenteestä.

2 **Portugalin viranomaisten tarkoittamat rajoitteet**

2.1 *Portugalin viranomaisten ilmoitus*

11) TAP:n nykyistä asemaa ainoana omahuolintaan oikeuttavan luvan haltijana voidaan selittää suurelta osin sillä, että kyseinen yhtiö hoiti viime vuoden loppuun saakka julkisen palvelun velvoitteen harjoittaa kotimaan lentoliikennettä Madeiran ja emämaan välillä. Vuonna 1997 reittiliikenteen osuus oli yhteensä 77 prosenttia lennoista ja 88 prosenttia näistä lennoista oli TAP:n lentoja. Henkilöliikenteen osalta reittiliikenteen osuus oli 66 prosenttia, joista TAP:n lentojen osuus oli 78 prosenttia.

12) Portugalin viranomaisten esittämän asiakirjan mukaan tila- ja kapasiteettiongelmia esiintyy sekä terminaalissa että asematasolla.

13) Lähtöterminaalin lähtöselvityshallin koko on tällä hetkellä rajoitettu 480 neliömetriin, joissa toimii 15 lähtöselvityspistettä (sivulla on lisäksi kolme lähtöselvityspistettä, joihin ei ole tilaa muodostaa jonoa). Ainoastaan kymmenessä TAP:lle kuuluvassa lähtöselvityspisteessä on tietokonejärjestelmä, kun taas pelkästään tilauslentoja harjoittava TRIAM hoitaa lähtöselvityksen manuaalisesti. Lähtöselvityshallin ahtaus aiheuttaa todellisia ongelmia ruuhka-aikoina, jolloin matkustajien on odotettava usein vaikeissa olosuhteissa pitkiä aikoja ilmastoimattomassa terminaalissa, jonne Portugalin viranomaisten mukaan ei ole mahdollista ottaa lisää huolintapalvelujen tarjoajia.

14) Matkatavaran käsittely (direktiivin liitteessä oleva 3 kohta) hoidetaan manuaalisesti 30 metrin pituisella matkatavarahihnalla 350 neliömetrin suuruisessa tilassa, jossa työskentely on hankalaa ja jonne olisi mahdotonta hyväksyä lisää huolintapalvelujen tarjoajia.

15) Asematason palvelujen osalta (direktiivin liitteessä oleva 5 kohta) asematasoalue on Portugalin viranomaisten esittämän asiakirjan mukaan erittäin pieni ja TAP:n laitteiston tarvitsemat 2 000 neliömetriä ja TRIAM:n laitteiston tarvitsemat 200 neliömetriä täyttävät sen kokonaan. Lisäksi laitteiston huoltotilat, vaikka ne ovat uudet, näyttävät jo nyt riittämättömiltä, sillä TAP:lla on käytös-

([3]) Diário da República- 23.7.1999-I Série-A N.º 170, s. 4588.

sään vain 400 neliömetriä ja TRIAM:lla 200 neliömetriä. Ruuhka-aikoina (30 kuormitushuippua, jolloin lentoja on yhdeksän) liikenne asematasoalueella on erityisen vaikeaa ja vaarallista, koska kaikki ilma-aluspaikat ovat "nose-in"-paikkoja, jolloin on tarpeen käyttää jatkuvasti melko raskaita työntötraktoreita. Lentoasemalla on kuitenkin vain yksi kaksisuuntainen palveluväylä, joka kaiken lisäksi kulkee jalankulkijoiden lentokoneeseen nousstessa ja siitä poistuessa käyttämän väylän poikki.

16) Uutta rahtitoimintoihin käytettävää 450 neliömetrin tilaa käyttää tällä hetkellä kokonaisuudessaan TAP, joka hoitaa 95 prosenttia lentoaseman rahtitoiminnasta omahuolintana.

17) Portugalin viranomaisten mukaan lisäkäyttäjiä ei kuitenkaan voida hyväksyä näitä maahuolintapalveluja varten, koska niistä osaa hoitaa jo kaksi palveluntarjoajaa.

3 Asianomaisten osapuolten huomiot

18) Komission julkaiseman Portugalin viranomaisten ilmoituksen otteen ja direktiivin 9 artiklan 3 kohdan perusteella asianomaisia osapuolia pyydetään esittämään lausuntonsa.

Kyseessä olevasta poikkeuksesta ei ole annettu erityisiä lausuntoja.

4 Poikkeuksen arviointi direktiivin 96/67/EY säännösten kannalta

4.1 *Maahuolintaa koskevat voimassa olevat säännöt*

4.1.1 ***Mahdollisuudet rajoittaa pääsyä markkinoille***

19) Direktiivissä 96/67/EY säädetään mahdollisuudesta avata markkinat eri tahtiin riippuen siitä, miten maahuolinta järjestetään (omahuolinta vai palvelujen tarjoaminen kolmansille osapuolille) ja mikä on lentoaseman liikenteen merkitys.

20) Yleiset säännöt, jotka koskevat omahuolinnan harjoittamista Portugalin viranomaisten ilmoituksessa mainittujen maahuolintapalvelujen osalta, vahvistetaan direktiivin 7 artiklassa. Kyseiset säännöt esitetään Portugalin antamassa säädöksessä, jolla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä ([4]). Direktiivin säännösten mukaisesti jäsenvaltio voi rajoittaa matkatavaran käsittelyä, rahdin ja postin fyysistä käsittelyä ja asematason palveluja omahuolintana harjoittavien käyttäjien lukumäärän vähintään kahteen. Kyseiset käyttäjät on valittava asiaankuuluvilla, puolueettomilla, avoimilla ja syrjimättömillä perusteilla. Matkustajille omahuolintana tarjottavat palvelut ovat tavallisesti avoinna kaikille käyttäjille.

21) Jos käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin erityiset rajoitteet erityisesti ruuhkautumisen ja tilojen käyttöasteen vuoksi estävät luvan antamisen omahuolinnan harjoittamiselle tai palvelujen tarjoamiselle kolmansille osapuolille direktiivissä säädetyssä laajuudessa, jäsenvaltio voi kyseessä olevasta palveluluokasta riippuen joko rajoittaa 9 artiklan 1 kohdan c mukaisesti omahuolintaa harjoittavien käyttäjien lukumäärää taikka kieltää 9 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti omahuolinnan harjoittamisen tai varata oikeuden tarjota omahuolintapalveluja vain yhdelle käyttäjälle.

22) Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa täsmennetään kuitenkin, että:

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

— poikkeukseen on liitettävä mukaan suunnitelma aiheellisista toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa.

Lisäksi poikkeus ei 9 artiklan 2 kohdan mukaan saa

— haitata tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteuttamista,

— vääristää kilpailua,

— koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen.

23) Kuten komissio muistutti 14 päivänä tammikuuta 1998 tekemissään päätöksissä Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemista ([5]), direktiivin päätavoitteena on vapauttaa maahuolintapalvelujen markkinat. Kolmansille osapuolille asetetut rajoitukset estävät niitä tarjoamasta maahuolintapalveluja vapaasti. Tilannetta voidaan verrata vapaata palvelujen tarjoamista rajoittaviin valtion toimenpiteisiin ([6]). Vaikka toimenpiteitä, joilla suljetaan pois tai kielletään palveluntarjoajien toiminta (tai tässä tapauksessa niiden käyttäjien toiminta, jotka haluavat harjoittaa omahuolintaa), sovellettaisiin yhtäläisesti sekä oman maan että muiden jäsenvaltioiden palveluntarjoajiin ja käyttäjiin, niiden on oltava perusteltuja muilla kuin taloudellisilla pakottavilla yleistä etua koskevilla syillä ja lisäksi niiden on oltava oikein mitoitettuja suhteessa tavoiteltuihin tuloksiin.

([4]) Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República- 23.7.1999-I Série-A Nº170, s. 4588.

([5]) Komission päätökset, tehty 14 päivänä tammikuuta 1998, EYVL L 173, 18.6.1998, s. 32 ja 45.

([6]) Tuomiot, 25.7.1991, asiassa C-288/89, Médiawet, Kok. 1991, s. I-4007 ja asiassa C-76/90, Säger v. Dennemeyer, Kok. 1991, s. I-4221.

4.1.2 ***Menettely***

24) Kuten Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemia koskevissa komission päätöksissä ([7]) todetaan, komission on tarkasteltava seuraavia seikkoja:

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

— suunnitelma toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa; suunnitelman on oltava uskottava, se ei saa sisältää ehtoja ja siinä on oltava toimenpiteiden toteuttamisaikataulu,

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

25) Poikkeuksen myöntämisellä ei ole tarkoitus antaa lentoasemalle yleistä mukautumisaikaa sen ajan lisäksi, josta säädetään direktiivin 1 artiklassa. Sen tarkoituksena on auttaa lentoasemaa selviämään erityisistä rajoitteista, joita markkinoiden avaamisen yhteydessä saattaa esiintyä. Tämän vuoksi poikkeusta on tarkasteltava niiden erityisrajoitteiden perusteella, joiden väitetään estävän markkinoiden avaamisen säädetyssä aikataulussa. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön ([8]) mukaan jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen kattavuus on määritettävä ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tavoitteet.

26) Poikkeusta on siis tarkasteltava näiden eri näkökohtien kannalta.

27) Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huolellisesti tarkastellut ilmoitettuja tila- ja kapasiteettirajoitteita, Portugalin viranomaisten tekemän päätöksen tarkoituksenmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä rajoitteiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Komissio käytti tarkastelussaan apuna Portugalin viranomaisten esittämiä asiakirjoja, vierailuaan Funchalin lentoasemalla sekä Aerotec-yhtiön komission pyynnöstä tekemää teknistä arviota. Komissio on ottanut huomioon lentoaseman ja Portugalin hallituksen komission analyysista tekemät huomautukset.

([7]) Ks. alaviite 5.
([8]) Ks. alaviite 6.

4.2 *Portugalin viranomaisten esittämien rajoitusten tarkastelu*

28) Madeira on erittäin tärkeä lomasaari ja Funchalin lentoaseman merkitys on elintärkeä matkailun kehittämiselle. Liikenteen odotetaan kasvavan vuosittain neljä prosenttia seuraavina viitenä vuotena. Kasvu koskee lähes pelkästään henkilöliikennettä. Lentoasemalla on aloitettu tärkeitä kiitoradan ja terminaalin laajennustöitä. Nykyinen tilanne lentoasemalla ja erityisesti sen asematasoalueella on näin ollen vain tilapäinen ja se parantunee tietyissä asematasoalueen osissa lähikuukausina työn etenemisen myötä.

29) Koska Funchalin lentoasemalla oli vuonna 1997 1,53 miljoonaa matkustajaa, sen on direktiivin säännösten mukaisesti hyväksyttävä käyttäjien omahuolinta. Liikenteen voimakkaan kasvun vuoksi lentokentällä on vuodesta 2001 alkaen hyväksyttävä myös maahuolintapalvelujen tarjoaminen kolmansille osapuolille sen jälkeen, kun kahden miljoonan matkustajan raja on ylitetty. Portugalin viranomaisten myöntämä poikkeus koskee matkustajille tarkoitettujen maahuolintapalvelujen, joiden markkinat ovat tavallisesti täysin vapaat, ja asematasoalueen omahuolintapalvelujen rajoittamista. Asematason palveluihin kuuluvat matkatavaroiden lajittelu, matkustajien ja miehistön matkatavaroiden siirtäminen sekä rahti- ja postipalvelut.

Matkustajille tarkoitetut huolintapalvelut

30) Portugalin viranomaisten mukaan terminaalissa on kapasiteetti- ja tilaongelmia, joiden vuoksi lähtöselvityshalli ruuhkautuu. Komission mielestä tästä ei ole epäilystäkään, sillä halli on ruuhka-aikoina liian pieni kaikkien matkustajien lähtöselvitystä varten, kun otetaan myös huomioon lentojen lukumäärä.

31) Matkustajille tarkoitettuja huolintapalveluja hoitaa jo nyt kaksi yhtiötä: TAP, joka hoitaa huolintapalvelut sekä omille lennoillensa että kolmansille osapuolille, ja riippumaton yhtiö TRIAM, joka hoitaa palvelut kolmansille osapuolille ja jonka asiakkaat ovat nykyään pelkästään tilauslentojen harjoittajia. Lentoaseman käyttäjät voivat siis jo nyt valita vapaasti, kuka hoitaa matkustajille tarkoitetut maahuolintapalvelut.

32) Tällaisten huolintapalvelujen harjoittaminen omahuolintana on kuitenkin direktiivin 7 artiklan 1 kohdan mukaan oltava täysin vapaata. Ainoastaan tila- ja/tai kapasiteettirajoituksilla voidaan perustella sellaisen poikkeuksen käyttöönottoa, jolla rajoitetaan omahuolinnan käyttäjien lukumäärää. Näin ollen on varmistettava, voidaanko uusia käyttäjiä hyväksyä.

33) Vaikka nykyisen lähtöselvityshallin ahtaudesta ei ole epäilystä, ongelma johtuu kuitenkin lähinnä itse hallista

eikä niinkään lähtöselvityspisteiden lukumäärästä. Ahtaus ei ole lähtöselvityksen tekevän yhtiön syy, olipa tämä toinen nykyisistä palveluntarjoajista tai uusi tulokas. Itse asiassa Funchalin lentoasemalla ei ole lähtöselvityspisteitä, joissa voi tehdä yhtä aikaa usean lennon lähtöselvityksen, vaan lähtöselvityspiste avataan yhtä tiettyä lentoa varten kaksi tai kolme tuntia ennen lähtöä. Tämän vuoksi uuden lennon lähtöselvitys aloitetaan lähtöselvityspisteessä vasta sen jälkeen, kun edellisen lennon lähtöselvitys on päättynyt. Jos 18:aa lähtöselvityspistettä käytetään vain yhtä lentoa varten kerrallaan, palveluntarjoajien lukumäärällä ei ole käytännössä merkitystä, koska lähtöselvityspisteiden lukumäärä pysyy muuttumattomana lentokohtaisen lähtöselvitysjärjestelmän vuoksi eikä myöskään kapasiteetti lisäänny.

34) Käytännössä lentoaikatauluja tutkimalla on havaittu, että kaikkein hankalimmassa tilanteessa eli vuoden kiireisimpänä päivänä (ennakkotietojen perusteella 3. tammikuuta 2000) ainoa hetki, jona lentoselvityspisteitä saattaa olla liian vähän, kestää kaksi tuntia ja tänä aikana kahden lähtöselvityspisteen päällekkäisyys kestää enintään 20 minuuttia.

35) Portugalin viranomaiset väittivät, että neljää lähtöselvityspistettä ei voitaisi itse asiassa käyttää niiden huonon sijainnin takia. Niitä käytettiin kuitenkin komission vierailun aikana, joka ei edes ollut erityisen ruuhkainen päivä. On kuitenkin myönnettävä, että niiden sijainnin vuoksi niitä käytetään vähän ja että pääsy lähtöselvityspisteisiin 1 ja 2 on erittäin vaikeata. Kuitenkin jos niitä käytettäisiin yhdessä toisen lähtöselvityspisteen kanssa yhden lennon lähtöselvitystä varten, jonoa voitaisiin lyhentää puolella. Joka tapauksessa palveluntarjoajien lukumäärän rajoittamisella ei ole vaikutusta ruuhkiin eikä se myöskään vähentäisi lähtöselvityspisteiden lisätarvetta.

36) Itse asiassa vuoden kiireisimmän päivän lentoaikataulun mukaan klo 8.00—10.30 viisi lähtöselvityspistettä on vapaana osassa, joka on tavallisesti TRIAM-yhtiön käytössä, ja klo 16.30—22.00 yksikään lähtöselvityspiste ei ole käytössä. Lisäksi TRIAM ei käytä lähtöselvityspisteitä ollenkaan tiettyinä marraskuun päivinä. TAP:n kahdeksan lähtöselvityspistettä ovat käytössä, mutta ainakin kolme niistä voi olla poissa käytöstä klo 11.00—15.45 lentoaikataulusta ja lähtöselvityspisteiden jakokäytännöstä riippuen.

37) Se, että TRIAM:n tällä hetkellä käyttämissä lähtöselvityspisteissä ei ole tietokonejärjestelmää, on toki ongelmallista, mutta se ei estä uuden palveluntarjoajan hyväksymistä. Jokaisen käyttäjän on tehtävä taloudellinen päätös siitä, käyttääkö omahuolintaa vai ei otettuaan huomioon tällaisten palvelujen harjoittamisesta koituvat edut ja haitat, lentoaseman laiteongelmat mukaan luettuina.

38) Lentoaikataulun ja lähtöselvityksessä sovelletut käytänteet huomioon ottaen uusien omahuolintaa harjoittavien käyttäjien hyväksyminen ei lisäisi lentoaseman odotushallissa todettuja ongelmia. Lentoasemalla olisi näin ollen jaettava lähtöselvityspisteet täsmällisesti ja oikeudenmukaisesti eri palveluntarjoajien kesken niiden tarpeiden perusteella.

Matkatavarat

39) Portugalin viranomaisten asiakirjassaan esittämien vastaväitteiden mukaisesti matkatavaroiden lajittelu- ja kuormausalue on erittäin pieni. Matkatavarat lajitellaan ja kuormataan manuaalisesti 30 metriä pitkältä matkatavarahihnalta. Näihin toimiin osallistuu jo nyt kaksi palveluntarjoajaa. On täysin mahdotonta hyväksyä lisää palveluntarjoajia matkatavaroiden lajittelua varten. Lisää palveluntarjoajia ei myöskään voida hyväksyä matkatavaroiden lähtö- ja saapumiskäsittelyjä varten matkatavarahallin sisäänkäynnin ja sen sisätilojen ahtauden vuoksi.

Asematason palvelut

40) Lukuun ottamatta matkatavaroiden siirtämistä lajitteluhalleissa, jolle on mahdotonta hyväksyä uusia palveluntarjoajia, tila- ja kapasiteettiongelmat eivät näytä koskevan muita asematason palveluita. Komission vierailupäivänä oli ilmeistä, että tiloihin, erityisesti asematasoalueen länsiosaan, voisi siirtää ongelmitta lisää laitteistoa. Jopa kaikkein hiljaisimpina hetkinä, eli silloin kun laitteita ei käytetä ja ne ovat paikoillaan, on ilmeistä, että laitteiden säilyttämiseen tarkoitetut tilat eivät ole lähimainkaan täynnä. Lisäksi nämä tilat ovat nykyisessä muodossaan vain tilapäisesti, sillä vuoden 2000 keväästä alkaen tilaa pitäisi tulla paljon lisää asematason länsiosassa tehtävien ilma-aluspaikkojen muutosten vuoksi. Tällaisista parannustöistä huolimatta sijoittamalla lentokoneet "nosein"-paikoille kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) suosittamien vaatimusten ja käytänteiden mukaisesti apulaitteita voidaan säilyttää lentokoneiden rungon etuosien välissä erityisesti paikoilla 2—4, A06—A04 ja A01—A03. Portugalin viranomaiset eivät näin ollen ole pystyneet osoittamaan mahdottomaksi tunnustaa oikeutta harjoittaa omahuolintaa direktiivin säännösten mukaisesti.

Rahdin fyysinen käsittely

41) Funchalin lentoasemalle on äskettäin rakennettu uusi rahtiterminaali. Sen koko on 450 neliömetriä (joista 350 on toiminta-alaa ja 100 toimistotilaa) ja sitä käyttää tällä hetkellä TAP. Teriminaali on jaettu vienti- ja tuontitiloihin, joista kumpaankin on vain yksi sisäänkäynti asematasolla. TAP on ainoa tavaraliikennettä harjoittava yhtiö lentoasemalla, ja lisäksi 95 prosenttia sen toiminnasta

toteutetaan omahuolintana. Kolmansille osapuolille tarjottavia huolintapalveluja, joiden osuus on ainoastaan viisi prosenttia, ei tarvitse välttämättä avata kilpailulle, koska lentoasemalla ei ole saavutettu direktiivissä säädettyä kahden miljoonan matkustajan kynnystä. On epätodennäköistä, että käyttäjät haluaisivat harjoittaa tällaisia palveluja omahuolintana, koska näiden palveluluokkien osuus tavaraliikenteestä on ainoastaan yksi tai kaksi prosenttia. Direktiivin 9 artiklan säännösten mukaisesti on kuitenkin todistettava, että toisen palveluntarjoajan, jolle annettaisiin sen tavaraliikenteen määrään verrannollinen terminaalitila, hyväksyminen olisi mahdotonta. Tällainen terminaalitila ei olisi sinällään mahdoton, sillä tarve on osoittautunut hyvin pieneksi. Näyttää kuitenkin siltä, että toisen palveluntarjoajan liikkuminen sisään ja ulos olisi vaikeata sisäänkäyntien sijainnin vuoksi. Lisäksi terminaalin toimistotiloihin ei voi sijoittaa toista palveluntarjoajaa tilojen sijoittelun ja pinta-alan vuoksi.

42) Portugalin viranomaisten esittämissä asiakirjoissa viitataan myös huoltotilojen ja leposalien ahtauteen. Nämä rakennukset ovat aivan uusia ja niiden osalta olisi pitänyt ottaa huomioon tilojen käyttöä koskevat direktiivin vaatimukset. Toisaalta jaettuja aloja koskeva tutkimus osoittaa, että TAP:lla on asematasoalueella käytössään 2 000 neliömetriä laitteittensa säilytystä varten ja 400 neliömetriä kyseisten laitteiden huoltoa varten, joilla voidaan ongelmitta käsitellä 70 prosenttia tavaraliikenteestä. TRIAM:lla on 30 prosentin osuuttansa varten käytössä 200 neliömetriä asematasoalueella sekä puolet huoltotiloista ja leposaleista. TRIAM:n käytössä olevat tilat saattavat näyttää ”ylimitoitetuilta” suhteessa sen osuuteen tavaraliikenteestä, eikä näin ollen ole todistettu, että uudelle palveluntarjoajalle ei saataisi tilaa tällaisia palveluja varten.

5 **Soveltuvia toimenpiteitä koskeva suunnitelma**

43) Portugalin viranomaisten esittämässä asiakirjassa esitetään direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti suunnitelma toimenpiteistä, joilla mainitut rajoitteet pyritään poistamaan.

44) Suunnitelma koskee suurinta lentoaseman laajennushanketta, jonka tarkoituksena on vastata kasvaneen liikenteen asettamiin vaatimuksiin ja parantaa pääsyä Madeiralle. Kyseisen suunnitelman on johdettava siihen, että lentoasema voi ottaa vastaan suurimpia mannertenvälisiä lentoja harjoittavia lentoyhtiöitä huomattavasti parantuneissa turvallisuusolosuhteissa.

45) Hankkeeseen kuuluu ensinnäkin kiitoradan laajennus paalutuksella ja sen suuntauksen muuttaminen, jotta kiitorataa ei tarvitsisi rakentaa liian syvän veden päälle. Vastaavan asematason laajennuksen myötä nousee ilmaalusten paikkojen lukumäärä yhdeksästä 14:ään, joista neljä on suurten lentokoneiden paikkoja. Laajennuksen ja uusien paikkojen vuoksi myös lentokoneen lastaus- ja purkamistoimille saadaan enemmän tilaa. Myös laitteiden säilytykselle tulee lisätilaa lähes 7 000 neliömetriä. Tilan puutteen vuoksi terminaaliin ei kuitenkaan voida rakentaa toista palvelutietä. Sitä vastoin suunnitelmissa on laajentaa terminaalia huomattavasti rakentamalla uusi matkatavaroiden lajitteluhalli ja lisäämällä lähtöselvityspisteiden lukumäärää 40:een. Lähes 4 400 neliömetrin suuruisen lähtöselvityshallin uusissa lähtöselvityspisteissä on kaikissa tietokonejärjestelmä. Lisäksi rakennetaan 1 250 neliömetrin rakennus ajoneuvojen huoltoa varten sekä 3 000 neliömetrin katettu alue rahtia varten.

6 **Direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen kriteerien noudattaminen**

46) Direktiivin 9 artiklassa säädetään, että poikkeus voidaan myöntää ainoastaan, jos tila- tai kapasiteettirajoitusten vuoksi markkinoita ei voida avata direktiivissä säädetyssä laajuudessa. Komission tutkimuksessa kävi ilmi, että tässä tapauksessa tällaiset rajoitukset ovat todella perusteltuja matkatavaroiden lajittelu- ja siirtopalvelujen osalta tilojen ahtauden vuoksi, koska toiminta on vaikeaa jo kahdelle palveluntarjoajalle. Tilanne on sama rahti- ja postipalvelujen osalta, joita koskevat tilojen jakautuminen ja henkilökunnan toimistotiloihin liittyvät ongelmat estävät uusien palveluntarjoajien tulon markkinoille. Sitä vastoin muiden toimien osalta rajoituksia ei ole voitu perustella joko siksi, että vähäisiä hankaluuksia ei ole voitu ottaa huomioon, tai siksi, että todettu ongelma ei johdu palveluntarjoajien lukumäärästä. Portugalin viranomaisten myöntämä poikkeuksen soveltamisala näyttää näin ollen tarpeettoman laajalta.

47) Direktiivissä edellytettäviä tiloja ei saada käyttöön tiloissa, joissa rajoituksia todettiin esiintyvän, ennen uuden matkatavaroiden lajitteluhallin avaamista, eli ennen vuoden 2000 loppua. Lisäksi toimenpiteitä koskevassa suunnitelmassa mainitaan rahtia varten kyseisenä aikana rakennettava katettu alue. Näiltä osin poikkeus on 9 artiklan 2 kohdassa säädettyjen periaatteiden mukainen.

7 **Päätelmä**

48) Liikenteen määrä on kasvanut huomattavasti Funchalin lentoasemalla ja tämän vuoksi siellä on tehtävä laajamittaisia töitä, jotta myös suuret lentokoneet voivat käyttää kenttää turvallisesti ja matkustajien turvallisuus on taat-

tu. Matkustajien lähtöselvityksessä todetut ongelmat johtuvat lähtöselvityshallin ahtaudesta eivätkä lähtöselvityspisteiden erityisongelmista tai henkilökunnan toiminnasta. Asematasolle voidaan uutta käyttäjää varten saada riittävästi tilaa, jotta tämä voi harjoittaa omahuolintana asematason toimia, erityisesti sen jälkeen kun asematason länsiosan uudelleenjärjestely on saatu päätökseen vuoden 2000 alkukuukausina.

Sitä vastoin näyttää mahdottomalta, että ahtaisiin matkatavaroiden jakelu- ja kuljetustiloihin, joissa jo nykyisten kahden palveluntarjoajan laitteiden liikuttaminen on vaikeata, voitaisiin hyväksyä lisää palveluntarjoajia. Komission tutkimuksen mukaan myöskään rahtihalliin ei tällä hetkellä voida hyväksyä uusia palveluntarjoajia.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Portugalin viranomaisten Funchalin lentoasemalle myöntämä poikkeus, josta ilmoitettiin komissiolle 11 päivänä lokakuuta 1999, on rajoitettava koskemaan direktiivin liitteessä olevassa 3, 4 ja 5.4 kohdassa määriteltyjä toimia, kun on kyse matkatavaroiden siirtämisestä lentokoneen ja lentoaseman välillä.

2 artikla

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

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Portugalin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 10 päivänä tammikuuta 2000.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja