COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 30 de octubre de 1998

relativa a la aplicación del artículo 9 de la Directiva 96/67/CE del Consejo al aeropuerto de Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH)

[notificada con el número C(1998) 3335]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(98/630/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad [1] y, en particular, el apartado 5 de su artículo 9,

Vista la solicitud de aprobación de la decisión de las autoridades alemanas de 30 de julio de 1998 y previa consulta a dichas autoridades,

Previa consulta al Comité consultivo,

Considerando lo siguiente:

I. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN NOTIFICADA POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

1. Notificación presentada por las autoridades alemanas

Por carta de 30 de julio de 1998, registrada por la Comisión el 3 de agosto, las autoridades alemanas notificaron una solicitud de aprobación de la decisión del Gobierno de la República Federal de Alemania de 23 de julio de 1998 en la que se concedía al aeropuerto de Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH) una excepción en los siguientes términos:

— prohibir el ejercicio de la autoasistencia para las categorías de servicios mencionadas en el punto 4 del anexo de la Directiva en lo que se refiere, tanto a la llegada como a la salidad o durante el tránsito, a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal y la aeronave, y en los puntos 5.4 (salvo el transporte del equipaje), 5.5 y 5.6. Esta excepción se concedía, con arreglo a la letra d) del apartado 1 del artículo 9 de la Directiva, hasta el 31 de diciembre de 2000.

La Comisión, en aplicación del apartado 3 del artículo 9 de la Directiva, publicó un extracto de esta notificación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2] e invitó a las partes interesadas a comunicarle sus observaciones.

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 9 de la Directiva, la Comisión consultó al Gobierno alemán sobre el proyecto de evaluación de la misma el 24 de septiembre de 1998. Las autoridades alemanas respondieron a esta consulta mediante observaciones por escrito con carta de 1 de octubre de 1998.

Fundamento de la disposición de excepción

Las normas generales de acceso al mercado de asistencia en tierra, definidas en los artículos 6 y 7 de la Directiva, sientan claramente el principio de la apertura lo más amplia posible para la mayoría de las categorías de servicios de asistencia. En el caso de un aeropuerto con un volumen de tráfico como el de Stuttgart, la Directiva prevé el reconocimiento del derecho a la autoasistencia desde el 1 de enero de 1998 y la apertura del mercado de la asistencia a terceros desde el 1 de enero de 1999. Sin embargo, debido a la situación y a la misión particular de un aeropuerto y, en particular, a los problemas de seguridad, así como de espacio y de capacidad que pueden

[1] DO L 272 de 25. 10. 1996, p. 36.

[2] DO C 267 de 26. 8. 1998, p. 11.

plantearse en algunas zonas de la mayoría de los aeropuertos, la Directiva no impone una apertura total del mercado sino que requiere un mínimo de apertura tanto en materia de autoasistencia como de asistencia a terceros para cuatro categorías de servicios que se desarrollan en la plataforma, es decir, en una zona especialmente sensible del aeropuerto. Estas categorías se refieren a las operaciones en pista, la asistencia de equipaje, la asistencia de combustible y determinadas operaciones de asistencia de carga y correo.

El artículo 9 de la Directiva 96/67/CE del Consejo también tuvo en cuenta el hecho de que en determinados casos especiales hay problemas graves de espacio y de capacidad que impiden la apertura del mercado en el grado previsto. En tales casos, pueden concederse exenciones de carácter temporal con el fin de dar al aeropuerto tiempo suficiente para superar estas dificultades. Por tanto, estas exenciones no pueden ser sino de carácter excepcional y no tienen por objetivo conceder de forma general a los aeropuertos un período de adaptación adicional al ya previsto en el artículo 1 de la Directiva.

Una excepción sólo puede concederse en razón de dificultades específicas de espacio y de capacidad. Fue por esta razón por lo que las autoridades alemanas concedieron la excepción citada, de conformidad con el apartado 3 del Reglamento alemán *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften* [3], de 10 de diciembre de 1997, que incorporaba la Directiva 96/67/CE a la legislación nacional.

2. **Situación de la asistencia en el aeropuerto de Stuttgart**

2.1. *Presentación del aeropuerto*

La empresa gestora del aeropuerto de Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH) es propiedad, a partes iguales, del Estado federado de Baden-Wurtemberg y el municipio de Stuttgart.

El aeropuerto está enteramente circundado por la autopista Karlsruhe-Múnich por el lado norte y por edificios de viviendas por los otros lados. Una parte de la zona, al sur, está reservada a instalaciones militares estadounidenses.

El aeropuerto cuenta con una sola pista (este-oeste). La renovación y la ampliación realizadas en 1996 le permiten en la actualidad acoger tráfico de larga distancia. Las obras de ampliación lo han convertido en el principal aeropuerto de la región, en el que actualmente operan 29 transportistas de vuelos regulares y 21 compañías de vuelos chárter. En 1997 registró un tráfico de 6,9 millones de pasajeros, lo que supone un aumento del 7,7 % respecto al año anterior. Con una estimación de aumento del 5 % en los próximos años, cabe esperar que el aeropuerto doble su tráfico de aquí a 2010. Se han iniciado numerosas obras para hacer frente a esta evolución con la construcción de un aparcamiento adicional y un centro de negocios *(Office Center)* que se está construyendo en la actualidad, y con la prolongación que se está llevando a cabo de la terminal 1. Se encuentran en fase de proyecto la edificación de la nueva terminal 3, en lugar de las antiguas instalaciones, la terminal 4, nuevas instalaciones de carga, áreas para la aviación general y un enlace ferroviario que permite conectar con la línea Hamburgo-Stuttgart-Múnich. La parte sur se remodelará también completamente con un proyecto de 20 millones de marcos alemanes relativo al acondicionamiento de esta zona y la agrupación de una parte de las instalaciones del ejército estadounidense. De esta manera, el aeropuerto podrá disponer de algunas superficies en esta zona. La falta de espacio obliga al aeropuerto a planificar las obras de una forma muy rigurosa, a fin de transferir los flujos de pasajeros y carga a las distintas instalaciones, en función de las construcciones, y garantizar así la continuidad de los servicios.

Con este plan se espera poder hacer frente a la demanda y, sobre todo, duplicar el número de posiciones de pasarelas de la terminal 1.

2.2. *Servicios de asistencia en tierra*

En el momento de la decisión de las autoridades alemanas, el mercado de la asistencia estaba abierto, de hecho, tanto en lo que se refiere a la prestación a terceros como a la autoasistencia, a todas las actividades mencionadas en el anexo de la Directiva, excepto las relativas a los puntos 3 (asistencia de equipajes), 4.3 (asistencia de carga y correo) y 5 (operaciones en pista).

En Stuttgart, las operaciones en pista relativas al guiado de la aeronave (punto 5.1) no pueden abrirse a la competencia, ya que sólo se efectúan por el sistema de guiado por radio.

La decisión de las autoridades alemanas se refiere a las operaciones entre la terminal y la aeronave referidas a la asistencia de carga y correo (punto 4 del anexo), a las operaciones de carga y descarga de la aeronave, al transporte de pasajeros y equipajes (parte del punto 5.4), al arranque de la aeronave (punto 5.5) y al desplazamiento de la misma (punto 5.6).

La excepción tiene, pues, por objeto mantener la situación existente en lo relativo a la autoasistencia. Sin embargo, a partir del 1 de enero de 1999 se autorizará la prestación de servicios a terceros por parte de un segundo agente en lo que se refiere a las operaciones realizadas hasta la fecha de la notificación por el gestor del aeropuerto como único agente, con lo que se garantiza el mínimo de opciones exigido por el artículo 6 de la Directiva en materia de asistencia a terceros.

[3] Boletín oficial del Estado alemán *[Bundesgesetzblatt]*, parte 1, nº 82 de 16. 12. 1997, p. 2885.

II. DIFICULTADES INVOCADAS POR LAS AUTORIDADES ALEMANAS

La excepción se basa en los problemas de espacio a los que se enfrenta actualmente el aeropuerto, que se agravarán aún más por causa de las numerosas obras que se deberán realizar en los próximos años y de los problemas específicos que planteará la multiplicación de operadores para el transporte de equipajes. Según las autoridades alemanas, el espacio disponible permitirá la admisión de un segundo agente, pero no la presencia adicional de usuarios que practiquen la autoasistencia.

Para ello se aduce el expediente preparado por el aeropuerto y presentado por el gabinete de estudios Gleiss, Lutz, Hootz y Hirsch, y el estudio del profesor Heimerl titulado *Kapazität der Anlagen des Flughafen Stuttgart.*

1. Problemas relativos al estacionamiento del material

Según las autoridades alemanas, estos problemas son importantes en dos aspectos:

1.1. *Superficie disponible*

En primer lugar, de las 39 posiciones de estacionamiento, sólo 4 se pueden utilizar en contacto directo; para ampliar la terminal 1 se deberá añadir una posición más. De las numerosas posiciones restantes, 18 de ellas (las situadas a lo largo de las instalaciones de la zona norte del aeropuerto) requieren la utilización de equipos de remolcado para el desplazamiento de la aeronave (punto 5.6 del anexo de la Directiva), un material pesado, bastante difícil de estacionar y que debe permanecer cerca de las posiciones.

Asimismo, el gran número de posiciones remotas obliga a utilizar profusamente el servicio de transporte continuo para transportar a los pasajeros y un número de carritos suficiente para garantizar, con la frecuencia adecuada, el transporte de equipajes en trayectos importantes (punto 5.4 del anexo).

Aunque en las posiciones situadas a lo largo de las instalaciones de la zona norte se puede estacionar material en la cabecera de los aviones, las autoridades alemanas consideran que esto no es posible en las posiciones situadas en la plataforma, hacia la zona sur, por encontrarse ya muy cerca de la calle de rodaje N, a la distancia mínima aceptable en materia de seguridad. Por otra parte, durante la noche, casi todas las posiciones se utilizarían para el estacionamiento de aviones, lo que impediría la transformación temporal de estas posiciones en áreas de estacionamiento de material.

1.2. *Seguridad*

El procedimiento libre de estacionamiento guiado por radio, según se practica en Stuttgart, es decir, sin vehículo de guiado en la plataforma, haría peligroso el estacionamiento de material demasiado próximo a las posiciones de estacionamiento, por lo que excluye numerosos puntos potenciales de estacionamiento.

La circulación en la plataforma se considera muy densa, sobre todo porque los aviones están obligados a pasar por el mismo punto de acceso a la pista (punto K) [4].

Teniendo en cuenta el número de aparatos necesarios para garantizar las horas punta en lo que se refiere a la carga y los pasajeros, incluidos los vuelos chárter —en los que Stuttgart constituye una plataforma de distribución para los vuelos de vacaciones hacia el sur de Europa—, la superficie que el material de asistencia ocupa actualmente en el aeropuerto se estima en 11 000 m^2. El cálculo se basa en la superficie «dinámica» de los aparatos necesarios (superficie «estática» ocupada en tierra más 50 % para el movimiento de los aparatos).

Las autoridades alemanas consideran, no obstante, que hay que tener en cuenta los cambios que traerá consigo la competencia en lo que se refiere a las cuotas de mercado del actual monopolio y las repercusiones sobre sus propias necesidades en material y, por lo tanto, en superficie para estacionar dicho material.

Por otra parte, según las autoridades alemanas, es posible liberar a corto plazo nuevas superficies mediante:

— la utilización en la parte este, hacia la nueva estación de incendios, de una superficie triangular de unos 200 m^2, que podría servir para el estacionamiento de material ligero,

— la utilización en la parte sur de algunos espacios que ya han sido o serán liberados muy pronto por el ejército estadounidense y de los espacios verdes anejos, una parte de los cuales se utiliza, además, actualmente para el estacionamiento de vehículos y material de construcción, que, a su vez, irá dejando espacio libre a medida que avanzan las obras, y

— por último, el espacio adicional que se ganará a partir de junio de 1999 con el desplazamiento de la calle de rodaje M.

2. Problemas relativos al transporte de equipajes

Según el expediente elaborado por el aeropuerto y presentado por el gabinete Gleiss, Lutz, Hootz y Hirsch, parcialmente rechazado por las autoridades alemanas, las necesidades para las operaciones de transporte de equipajes serían, en lo que se refiere a efectivos: 8 conductores para la terminal 1 y 3 para la terminal 2, y en lo que se refiere a material: 165 carritos, 21 tractores y 80 equipos de carga. Según este expediente, la llegada de otros operadores al sistema de clasificación de equipajes resultaría muy problemática. Teniendo en cuenta que es difícil calcular el número de equipos necesarios para un nuevo agente —pues depende del número de aviones que tenga que atender—, el estudio se basa en el hecho de que, según el tipo de aparatos, la necesidad se sitúa entre 1 y 15, por lo

[4] *Plan S 21 Flughafen Stuttgart GmbH 27. 2. 1998.*

que el cálculo entre 5 y 10 parece razonable. Sin embargo, el estudio no hace ninguna estimación de las necesidades del nuevo o los nuevos operadores en función de la posible clientela —por considerar que tal estimación es imposible—, sino en función de la utilización del material de transporte. Se establece una distinción respecto a si el nuevo operador utiliza sólo sus propios medios (versión 1), sus conductores y tractores, pero alquilando los carritos del aeropuerto (versión 2), o sus propios conductores con tractores y carritos del aeropuerto (versión 3).

Según las indicaciones del expediente presentado, no es posible admitir a varios operadores en el edificio de clasificación de equipajes. Así pues, el nuevo operador, o los nuevos operadores, tendrían que estacionar siempre en el exterior o, por lo menos, estar preparados para recibir los equipajes expedidos por el personal del aeropuerto. El espacio en este lugar, a la salida del sistema, es muy reducido debido a la vía de servicio con la circulación de autobuses y, por lo tanto, no permite el estacionamiento de carritos en espera, pues se podrían provocar embotellamientos. Por otra parte, esto erosionaría el espacio utilizado en la actualidad por el aeropuerto e impediría la asistencia adecuada a los equipajes especiales (no normalizados) y a los de última hora.

Sin perjuicio de este estudio, las autoridades alemanas han considerado que, a pesar de los problemas que surgirán en lo relativo a la gestión del tráfico de carritos en las proximidades de la terminal, no sería imposible admitir a un segundo operador para las operaciones relacionadas con el transporte de equipajes.

Así pues, según las autoridades alemanas, si se tienen en cuenta los espacios liberados y las pérdidas de cuotas de mercado del actual monopolio, se podrían liberar superficies suficientes para la admisión de un segundo agente en el aeropuerto el 1 de enero de 1999, sin perjudicar la calidad de los servicios ni las posibilidades de expansión de las instalaciones aeroportuarias. Las autoridades alemanas han dado, además, preferencia a la admisión de un agente, solución favorable para todas las compañías del aeropuerto, frente a un usuario que sólo actúe al servicio de sus propios aparatos.

III. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 9 de la Directiva, se invitó a las partes interesadas a manifestarse sobre el caso a raíz de publicarse la notificación de las autoridades alemanas.

Las reacciones de las asociaciones de compañías aéreas ponen de manifiesto un rechazo de los argumentos presentados por las autoridades alemanas. Después de haber indicado que la multiplicación del número de operadores no supondría necesariamente un aumento de las necesidades de superficie de estacionamiento o de locales, pues éste dependería, ante todo, del volumen de tráfico, estas asociaciones consideran que una mejor utilización del espacio actual y una reducción del material utilizado por el aeropuerto permitiría liberar superficies de estacionamiento para el material. Añaden que aún quedan espacios utilizables, principalmente en los hangares vacíos de la zona sur o, incluso, en el lugar donde actualmente se almacena el material de invierno. Por lo que se refiere a las operaciones relativas a los equipajes, las compañías reconocen que pueden plantearse problemas de espacio en la sala de equipajes y declaran que han aceptado reservar al aeropuerto las operaciones de carga y descarga de carritos en esta sala. No obstante, consideran que, al no plantearse problemas de espacio para las operaciones de transporte hacia y desde el avión, estas operaciones deberán estar abiertas con arreglo a lo dispuesto por la Directiva.

IV. EVALUACIÓN DE LA EXCEPCIÓN A LA LUZ DE LO DISPUESTO EN LA DIRECTIVA 96/67/CE

1. Normas vigentes en materia de asistencia

1.1. *Posibilidades de limitar el acceso al mercado*

La Directiva 96/67/CE prevé una apertura diferenciada del mercado en función, al mismo tiempo, de la manera en que se realice la operación de asistencia (autoasistencia o asistencia a terceros) y del volumen de tráfico del aeropuerto. Con un volumen de tráfico anual de 6,4 millones de pasajeros en 1997, el aeropuerto de Stuttgart, de conformidad con el anexo 5 del Reglamento alemán *Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften* ([5]), que incorporaba la Directiva 96/67/CE a la legislación nacional, deberá abrir el mercado de la asistencia a terceros a un segundo agente a partir del 1 de enero de 1999 y autorizar la práctica de la autoasistencia a dos usuarios a partir del 1 de enero de 1998.

Las normas generales para practicar la autoasistencia en las categorías de servicios de asistencia mencionadas en la notificación presentada por las autoridades alemanas figuran en el apartado 2 del artículo 7 de la Directiva. Estas normas fueron incorporadas a la legislación alemana en el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento de desarrollo. En virtud de estos artículos, el Estado miembro podrá limitar el ejercicio de la autoasistencia a dos usuarios; estos deberán elegirse en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Sin embargo, cuando haya en un aeropuerto limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible, en particular en función de la aglomeración y del índice de utilización de las superficies, que hagan imposible ejercer el derecho a la autoasistencia en el grado que establece la Directiva, el Estado miembro de que se trate podrá, con arreglo a la letra d) del apartado 1 del artículo 9, prohibir o limitar a un solo usuario el ejercicio de este derecho.

No obstante, el apartado 2 del artículo 9 prevé que tal excepción deberá:

([5]) Véase la nota 2.

— precisar la categoría o categorías de servicios para las que se concede la excepción y las limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible que la justifiquen, e

— ir acompañada de un plan de medidas apropiadas encaminado a superar tales limitaciones.

Por otro lado, según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9, la excepción no deberá:

— perjudicar indebidamente los objetivos de la Directiva,

— provocar distorsiones de la competencia,

— tener mayor extensión que la necesaria.

Tal y como recordó la Comisión en sus Decisiones de 14 de enero de 1998, relativas a los aeropuertos de Francfort y Düsseldorf ([6]), el objetivo principal de la Directiva es liberalizar los servicios de asistencia en tierra. Las limitaciones impuestas a terceros consisten en restricciones a la libertad de estos terceros de prestar determinados servicios. Por analogía con las medidas estatales que limitan la libertad de prestación de servicios ([7]), las medidas que puedan excluir o prohibir las actividades de prestadores de servicios, aunque se apliquen sin distinción de nacionalidad, solamente se autorizarán cuando lo justifiquen exigencias imperiosas de interés público, y deberán, además, ser proporcionales a los objetivos perseguidos.

1.2. *Procedimiento*

Alemania se comprometió a supeditar la entrada en vigor de la decisión de excepción a la decisión de aprobación de la Comisión.

Tal y como recordó en sus respectivas Decisiones relativas a los aeropuertos de Francfort y Düsseldorf ([8]) la Comisión ha de concentrar su examen en los tres puntos siguientes:

— la existencia y el alcance de las limitaciones de espacio y de capacidad que justifiquen la excepción y la imposibilidad de apertura al mercado en el grado previsto en la Directiva,

— el plan de medidas apropiadas destinado a superar las dificultades, que debe ser fiable y cuya ejecución técnica debe estar desligada de condiciones, con indicación del calendario de ejecución de dichas medidas,

— la conformidad con los principios mencionados en el apartado 2 del artículo 9 de la Directiva en relación con el respeto de los objetivos de la Directiva, la ausencia de distorsión de la competencia y el alcance de la medida.

Así pues, la concesión de una excepción no tiene por objetivo dar al aeropuerto con carácter general un tiempo de adaptación suplementario al ya concedido en virtud del artículo 1 de la Directiva, sino que debe permitir al aeropuerto superar las dificultades particulares que puede encontrar a la hora de la apertura al mercado. Toda excepción debe examinarse, pues, en función de las dificultades particulares alegadas para justificar la imposibilidad de apertura en los plazos fijados. Además, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, toda excepción es de interpretación estricta y el alcance de una excepción debe determinarse teniendo en cuenta la finalidad de la medida en cuestión.

Es a la luz de estas distintas consideraciones que debe valorarse la presente excepción.

La Comisión ha examinado detenidamente, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 9 de la Directiva, las dificultades invocadas en materia de espacio y de capacidad, la adecuación a estas dificultades de la decisión adoptada por las autoridades alemanas y las medidas anunciadas para superarlas. Para ello, se ha basado en particular en el expediente presentado por las autoridades alemanas, así como en la inspección que efectuó al aeropuerto de Stuttgart el 24 de agosto de 1998, y por último en el informe técnico que había encargado a la consultora Symonds Travers Morgan.

2. **Dificultades aducidas por las autoridades alemanas**

2.1. *Espacio disponible*

La plataforma del aeropuerto de Stuttgart dispone en la actualidad de 39 posiciones de estacionamiento, 18 de las cuales requieren operaciones de remolcado (posiciones TIPO). Los expertos de la Comisión han observado que en estas posiciones es perfectamente posible estacionar material en la cabecera de los aviones. El argumento del aeropuerto, según el cual el guiado de los aviones por radio hasta su posición impide el estacionamiento de material por motivos de seguridad, no es aceptable, ya que tal situación es muy habitual en numerosos aeropuertos internacionales y no plantea ningún problema en particular. La delimitación clara de los emplazamientos y una supervisión que responda de que la posición de estacionamiento presenta todas las garantías de seguridad a la llegada del avión —lo cual es un procedimiento normal de seguridad en numerosos aeropuertos con emplazamientos en contacto con el dique *(nose-in)*— permite hacer frente a este problema.

([6]) Decisiones 98/387/CE y 98/388/CE de la Comisión (DO L 173 de 18. 6. 1998, p. 32 y 45).
([7]) Sentencias de 25 de julio de 1991 en los asuntos C-288/89 (Mediawet) (Rec. 1991, p. I-4007) y C-76/90, (Säger/Dennemeyer) (Rec. 1991, p. I-4221).
([8]) Véase la nota 6.

Las normas y prácticas recomendadas por la Organización Internacional de la Aviación Civil, y, en particular, el anexo 14 del Convenio de la Aviación Civil Internacional, en las cuales se basan las recomendaciones nacionales en lo que se refiere a las posiciones de estacionamiento, prevén, para los distintos tipos de aeronave, los espacios que se han de delimitar en lo que se refiere a las superficies de seguridad, así como de estacionamiento de equipos. Según el informe técnico solicitado por la Comisión, en razón del tipo de avión al que puede darse acogida, cabe considerar que, por término medio, es posible liberar un espacio de 10 por 6 metros a ambos lados de la cabecera del avión. Por eso, en las 18 posiciones situadas en el lado norte del aeropuerto (posiciones TIPO), podría liberarse una superficie de más de 2 100 m^2 para acoger el equipo destinado a estas posiciones.

En cambio, en 21 posiciones, los aviones pueden maniobrar solos sin necesidad de recurrir a las máquinas de remolcado. Por eso no es posible estacionar material alrededor de estas posiciones. Sin embargo, las operaciones requieren menos material: sólo las pasarelas y las instalaciones de despegue, además de los autobuses de pasajeros.

Por otra parte, es un hecho reconocido que numerosos aviones quedan estacionados en la plataforma por la noche, lo cual provoca un cierto atasco a primera hora de la mañana. No obstante, los aviones dejan el aeropuerto durante un período relativamente corto y el material de asistencia se utiliza plenamente en esta hora punta. El estacionamiento de material durante la noche cerca de las posiciones de estacionamiento no parece, por tanto, imposible.

También hay que observar que, desde finales de 1998, el aeropuerto dispondrá de un lugar de contacto adicional, seguido —una vez finalizadas las obras— de otros cuatro emplazamientos, lo que debería permitir liberar espacio para el estacionamiento de equipo —incluso temporalmente durante el día— en posiciones remotas, sin perjudicar la capacidad actual del aeropuerto.

Por lo que se refiere al argumento de que no era posible realizar una estimación de las repercusiones de la admisión de nuevos operadores, este tipo de ejercicio ya se ha practicado en la mayor parte de los aeropuertos, sobre todo en los que han sido objeto de una decisión de excepción, teniendo en cuenta las distintas hipótesis posibles en cuanto a los posibles operadores. Por otra parte, el aeropuerto ha facilitado elementos bastante detallados en lo que se refiere a las consecuencias de la apertura sobre el sistema de equipajes. Así pues, no parece demostrado que este mismo ejercicio no se pueda realizar en el caso de las otras operaciones de asistencia.

Asimismo, una comparación con los otros aeropuertos con problemas de espacio pone de manifiesto que el hecho de que el aeropuerto esté coordinado en la actualidad no basta para demostrar la imposibilidad de abrir el mercado en el grado previsto por la Directiva.

El informe técnico realizado por encargo de la Comisión ha evaluado las repercusiones que podría tener la admisión de un usuario que practicase la autoasistencia, teniendo en cuenta el hecho de que, en aplicación de la decisión de las autoridades alemanas, a partir del 1 de enero de 1999, el aeropuerto admitirá a un segundo agente.

La importancia, en orden decreciente, del volumen de tráfico (pasajeros o carga) del usuario en el aeropuerto es uno de los criterios objetivos para la selección de usuarios a los que se autorice a practicar la autoasistencia cuando su número sea limitado.

En el caso de que la campañía Lufthansa, la principal del aeropuerto, practicase la autoasistencia, las repercusiones sobre la asistencia en tierra serían mayores, debido al número de vuelos de esta compañía en el aeropuerto, ya que Lufthansa podría encargarse de la asistencia a sus propios aviones y a los de su filial Condor. El análisis del calendario de vuelos permiten calcular el importe adicional de equipo necesario. Hay que tener en cuenta que la proliferación del número de operadores supone, en general, un aumento del material necesario, pues cada operador debe hacer frente a sus propias horas punta, que no coinciden necesariamente con las del aeropuerto, como en el caso de un solo operador. En cambio, la disminución de las necesidades del monopolio con la pérdida de una parte de su clientela también se deberá tomar en consideración.

Teniendo en cuenta el número de vuelos y la flota de la compañía Lufthansa en el aeropuerto, se puede estimar que, en el caso de que esta compañía practicase la autoasistencia, las necesidades de equipo de asistencia del aeropuerto disminuirían en aproximadamente un 30 %. Sin embargo, tomando como base el período del día más saturado, Lufthansa cuenta con 10 de los 18 vuelos atendidos al mismo tiempo en el aeropuerto. El número de equipos que Lufthansa debería utilizar corresponderia, por tanto, a cerca del 55 % de total de equipos utilizados en el aeropuerto durante ese período. Parece, por tanto, necesario considerar una necesidad adicional de espacio del 25 % (55 %-30 %), teniendo en cuenta el horario de vuelos de dicha compañía e independientemente del hecho de que un nuevo agente podrá operar también a partir del próximo mes de enero.

Tomando como base las necesidades formuladas en el estudio realizado en apoyo del informe de las autoridades alemanas, esto equivaldría a unos 2 750 m^2 adicionales. Las superficies disponibles indicadas anteriormente y que vienen a añadirse a las ya mencionadas por las autoridades alemanas, y una mejor utilización de los espacios en la cabecera de los aviones permiten hacer frente a estas necesidades.

En el caso de que un transportista distinto de Lufthansa solicitase autorización para practicar la autoasistencia, y tomando como ejemplo el caso de Deutsche BA, segundo en importancia en términos de tráfico, las necesidades adicionales durante el período más problemático de su calendario de vuelo serían del 15 %, lo cual no parece inviable si se tienen en cuenta los espacios indicados anteriormente.

Así pues, las autoridades alemanas no han demostrado la imposibilidad de admitir en el aeropuerto a un usuario que desee practicar la autoasistencia. En cambio, no parece posible admitir a un segundo usuario y cumplir así plenamente los requisitos de la Directiva y del Reglamento alemán en materia de autoasistencia.

2.2. *Transporte de equipajes*

El transporte de equipajes es uno de los puntos principales de la excepción y las compañías que se han manifestado respecto a la notificación reconocen los problemas existentes en lo relativo al sistema de salida de equipajes. Una asociación de transportistas hace referencia a un acuerdo de los transportistas según el cual las dimensiones reducidas del local destinado a la clasificación del equipaje justificaría que las operaciones de carga o descarga entre la cinta y el carrito fuese realizada exclusivamente por el aeropuerto.

La escasez de espacio de este local y su saturación en algunos momentos es un hecho innegable. Lo mismo puede decirse de la obligación de limitar los flujos de llegada por problemas de capacidad.

La recogida del equipaje se efectúa manualmente a partir de una cinta transportadora y no por toboganes con reconocimiento automático del equipaje. Así pues, se colocan en los carritos en espera en función de los vuelos respectivos. Es esta operación la que los transportistas han decidido dejar en manos exclusivamente del personal del aeropuerto, debido, al mismo tiempo, a la falta de sitio en la cinta y al reconocimiento manual de los equipajes.

Sin embargo, en lo que se refiere al transporte de equipajes desde el sistema hasta el avión, el número de operadores no es de importancia primordial en la medida en que el flujo de carritos se gestione de manera estricta. Dentro de la sala del sistema de equipajes, el número total de carritos necesarios en un momento determinado no depende del número de operadores, sino del número de vuelos que hay que atender. La gestión rigurosa del flujo de carritos y del número de los mismos admitidos en el recinto permitiría evitar un atasco en la sala de transferencia de equipajes, si se aceptase solamente el número necesario para efectuar las operaciones en un momento determinado. Este tipo de gestión se practica en los aeropuertos que ya están abiertos a la competencia y se deriva del derecho normal de administración y supervisión del aeropuerto, que puede imponer normas a todos los operadores presentes para garantizar el buen funcionamiento del sistema. Así pues, no se ha demostrado que sea imposible admitir a otro operador en el edificio de clasificación de equipajes.

Sin embargo, hay que reconocer que la proliferación de operadores dificultará su gestión y la de sus carritos. Esta gestión de los flujos es primordial y un fallo en su funcionamiento podría tener repercusiones negativas sobre la eficacia más general del funcionamiento del aeropuerto. Pero una gestión eficaz sólo es posible si no existen problemas en la parte inicial y final del sistema de clasificación de equipajes. Ahora bien, en el caso particular del aeropuerto de Stuttgart, el problema se debe a la falta de espacio delante de las puertas del sistema para estacionar los carritos en espera. La entrada del sistema de equpajes está situada entre las puertas de llegada de los viajeros, a lo largo de la vía de circulación de los autobuses. Estas puertas se encuentran, además, muy próximas y exigen el uso de autobuses de descarga frontal. Así pues, no se puede permitir la acumulación de carritos en espera en este lugar y su estacionamiento en las proximidades no sería viable para un usuario que se sumara al segundo agente previsto por la decisión de las autoridades alemanas.

Debido a este problema de estacionamiento en las proximidades del sistema, y no a un problema dentro del edificio, es evidente la imposibilidad de admitir a un usuario que practique la autoasistencia, además de los dos agentes que realizarán la asistencia a terceros a partir de enero de 1999.

Sin embargo, como se ha dicho anteriormente, no se ha demostrado la imposibilidad de admitir a un usuario que practique la autoasistencia en otros lugares del aeropuerto, y en concreto en lo que se refiere a las operaciones al pie del avión. Por tanto no es aceptable la prohibición de admitir a un usuario que realice sus propias operaciones de carga y descarga de equipajes del avión.

3. **El plan de medidas**

Conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9 de la Directiva, las autoridades alemanas han presentado un plan de medidas adecuadas para superar las dificultades alegadas.

La empresa gestora del aeropuerto dicidió realizar un plan de ampliación y renovación con la prolongación de la terminal 1 y la reconstrucción de la terminal 3 —obras que permiten la creación de cuatro nuevas posiciones de pasarelas— y de la terminal 4 en lugar del actual hangar, que servirá de terminal en el momento que comiencen las obras de la terminal 3. También está prevista la creación de un enlace ferroviario con los trenes ICE. Por último, el área de carga va a experimentar una profunda remodelación.

También se ha presentado un proyecto de ampliación del aeropuerto, que, sin embargo, está siendo objeto de numerosas controversias.

Por lo que se refiere a los equipos de asistencia, se ha previsto una nueva sala para su estacionamiento.

Por otra parte, la construcción de un centro de carga en la parte sur, que deberá ser evacuada parcialmente por el ejército estadounidense, permitirá ganar espacio para los equipos de asistencia. El expediente presentado en apoyo de la notificación de las autoridades alemanas incluye el compromiso de liberar suficiente espacio en este lugar para permitir la plena apertura del mercado de asistencia en tierra a principios de 2001.

Las obras deberían estar terminadas a finales del año 2000 y, en cualquier caso, en esta fecha, el aeropuerto pondrá a disposición la sala para el almacenamiento de equipos de asistencia. Asimismo, la construcción de las nuevas terminales permitirá la apertura de las operaciones relativas a la atención y el transporte de los equipajes de conformidad con lo dispuesto en la Directiva.

4. **Cumplimiento de los criterios definidos en el apartado 2 del artículo 9 de la Directiva**

Por lo que se refiere a la conformidad de la excepción con los principios definidos en la Directiva, el apartado 2 de su artículo 9 establece que la excepción no tendrá mayor extensión que la necesaria.

Por lo que se refiere a la duración de la excepción, la planificación de las obras pone de manifiesto que no será posible abrir el mercado al nivel mínimo exigido por la Directiva —es decir, a dos agentes y dos usuarios que practiquen la autoasistencia— antes de que éstas finalicen, es decir, a finales del año 2000. La duración exigida parece, pues, proporcional a los problemas planteados. En cambio, por lo que se refiere a la extensión de la medida, la notificación postula una excepción más amplia de lo necesario, por una parte al prohibir la llegada de usuarios que practiquen la autoasistencia y, por otra, al extender la prohibición a operaciones a las que se podría asignar el espacio necesario.

V. **CONCLUSIÓN**

El aeropuerto de Stuttgart no presenta problemas estructurales de espacio y capacidad que impidan la apertura del mercado de la asistencia en tierra. Por otra parte, la decisión de las autoridades alemanas limita la excepción a la prohibición de practicar la autoasistencia. Ahora bien, las autoridades alemanas no han demostrado —salvo en lo que se refiere a las operaciones relativas al transporte de equipaje entre el avión y la terminal— la imposibilidad de admitir a un usuario que desee practicar la autoasistencia. En cambio, el espacio disponible no permite admitir a más de un usuario que practique la autoasistencia en lo que se refiere a las demás operaciones contempladas por la excepción.

La excepción presentada por las autoridades alemanas debería, por tanto:

— prohibir el ejercicio de la autoasistencia sólo en lo que se refiere a las operaciones de transporte de equipaje entre el avión y la terminal (parte del punto 5.4 del anexo de la Directiva),

— limitar el ejercicio de la autoasistencia a un único usuario en lo que se refiere a todas las demás operaciones mencionadas en la notificación recibida por la Comisión el 3 de agosto de 1998,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La decisión de excepción concedida al aeropuerto de Stuttgart el 23 de julio de 1998, notificada a la Comisión el 3 de agosto de 1998, queda aprobada por la Comisión siempre que la República Federal de Alemania introduzca las siguientes modificaciones:

— prohibir, hasta el 31 de diciembre de 2000, la práctica de la autoasistencia en lo que se refiere a las operaciones de transporte de equipaje entre el avión y la terminal según aparecen definidas en el punto 5.4 del anexo de la Directiva;

— reservar, hasta el 31 de diciembre de 2000, a un único usuario la práctica de la autoasistencia en lo que se refiere a las actividades enumeradas en los puntos 4, 5.5, 5.6 y 5.4 del anexo de la Directiva respecto a las operaciones de carga y descarga del avión y el transporte de pasajeros entre la terminal y el avión.

Artículo 2

La República Federal de Alemania notificará a la Comisión, antes de su entrada en vigor, la decisión de excepción modificada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 30 de octubre de 1998.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión