ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 10. Januar 2000

über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Porto (Francisco Sá Carneiro)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1999) 5196)

(Nur der portugiesische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2000/124/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 [1] über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 5,

gestützt auf die Entscheidung der portugiesischen Behörden, die der Kommission am 11. Oktober 1999 mitgeteilt wurde, und nach Anhörung dieser Behörden,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1 Geltungsbereich der von der portugiesischen Regierung mitgeteilten Freistellung

1.1 *Die Mitteilung der portugiesischen Behörden*

(1) Mit einem bei der Kommission am 11. Oktober 1999 eingegangenen Schreiben haben die portugiesischen Behörden den Antrag auf Genehmigung der Entscheidung der portugiesischen Regierung übermittelt, dem Flughafen Porto (Flughafen Francisco Sá Carneiro) die Freistellung zu erteilen, die Zahl der sich selbst abfertigenden Benutzer für die unter der Nummer 2 des Anhangs der genannten Richtlinie aufgeführten Bodenabfertigungsdienste auf vier zu beschränken.

Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c) der Richtlinie bis zum 31. August 2001 erteilt.

(2) Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 3 einen Auszug dieser Notifizierung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [2] vom 25. November 1999 veröffentlicht und Betroffene zur Äußerung aufgefordert.

(3) Gemäß den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie wurde die portugiesische Regierung von der Kommission zum Entwurf der Bewertung der Kommission am 3. Dezember 1999 angehört.

Grundlage der Freistellung

(4) Die allgemeinen Bestimmungen für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste sind in den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie enthalten. Sie legen eindeutig den Grundsatz der größtmöglichen Öffnung für die meisten Bodenabfertigungsdienste fest. Für einen Flughafen mit einem Verkehrsaufkommen wie Porto sieht die Richtlinie die Gewährung des Rechts auf Selbstabfertigung ab dem 1. Januar 1998 vor.

(5) Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG berücksichtigt auch, daß in bestimmten Fällen akute Platz- und Kapazitätsprobleme eine Öffnung des Markts in dem vorgesehenen Umfang verhindern können. In solchen Fällen sind befristete Freistellungen möglich, damit der Flughafen die jeweiligen Schwierigkeiten ausräumen kann. Die Freistellungen können jedoch nur in Ausnahmefällen gewährt werden und sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen.

(6) Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Auf dieser Grundlage haben die portugiesischen Behörden, und zwar gemäß Paragraph 23 der portugiesischen Rechtsvorschrift „Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999" [3], mit der die Richtlinie 96/67/EG in nationales Recht umgesetzt wurde, die besagte Freistellung erteilt.

1.2 *Anlage des Flughafens*

(7) Der Flughafen Porto weist eine Gesamtfläche von 319 ha auf und verfügt über ein Fluggastgebäude am Südende einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden 3 480 m langen Start- und Landebahn. Das Fluggastgebäude hat eine Höchstkapazität von 3 Mio. Fluggästen im Jahr, wobei

[1] ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.
[2] ABl. C 337 vom 25.10.1999, S. 5.
[3] Diáro da República I, Reihe A, Nr. 170 vom 23.7.1999, S. 4588.

keine Andockpositionen zur Verfügung stehen. Das Frachtgebäude weist eine Kapazität von 40 000 t auf und verfügt über eine Betriebsfläche von 8 700 m^2 und 2 200 m^2 Büroräume.

(8) 1997 wurden 2,3 Mio. (1998: 2,7 Mio.) Fluggäste abgefertigt, hauptsächlich auf Linienflügen (87 %) und Auslandsflügen (78 %). Die Verkehrsprognosen gehen für die nächsten fünf Jahre von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von fast 6 % aus.

1.3 *Derzeitige Situation am Flughafen Porto*

(9) Da die Zahl der Fluggäste zwischen zwei und drei Millionen im Jahr liegt und weniger als 75 000 t Fracht jährlich abgefertigt werden, betrifft die Marktöffnung vor dem 1. Januar 2001 keine Abfertigungsleistungen für Dritte. Die Drittabfertigung wird hinsichtlich der meisten Tätigkeiten von TAP durchgeführt, ausgenommen die Frachtabfertigung, bei der ein zweiter Dienstleister tätig ist. Die Frachtabfertigung betrifft jedoch nur 1 % der Bewegungen am Flughafen.

(10) Die Richtlinie sieht demgegenüber die Gewährung des Rechts auf Selbstabfertigung ab dem 1. Januar 1998 vor.

(11) Die Selbstabfertigung ist luftseitig zwei Nutzern (TAP und Portugalia) erlaubt. Die landseitige Abfertigung, insbesondere die Fluggastabfertigung, die Gegenstand dieser Entscheidung ist, wird zur Zeit von vier Luftfahrtunternehmen durchgeführt, nämlich TAP, Portugalia, KLM und GB Air. Für diese Tätigkeiten sieht die Richtlinie jedoch im Regelfall ein unbeschränktes Recht auf Selbstabfertigung vor.

2 Die von den portugiesischen Behörden geltend gemachten Sachzwänge

(12) In den von den portugiesischen Behörden vorgelegten Unterlagen wird ausgeführt, daß bei der Abfertigung der Fluggäste ein starker Platzmangel herrscht. Die Verkehrsspitzen am Flughafen sind unregelmäßig verteilt und die Abfertigungshalle ist nur 500 m^2 groß und umfaßt 18 Abfertigungsschalter. Deshalb ist die Halle zu Spitzenzeiten und insbesondere zu den Ferienzeiten im Sommer, zu Weihnachten und Ostern vollkommen mit Fluggästen überfüllt, die auf ihre Abfertigung warten. Außerdem gibt die Mehrzahl der Fluggäste viel Gepäck auf und wird von Freunden und Verwandten zum Flughafen begleitet. Dies führt in diesem Bereich zu weiteren Engpässen.

(13) Nach den Unterlagen der portugiesischen Behörden wären durchschnittlich drei Abfertigungsschalter je Flug erforderlich (einschließlich eines Schalters für Fluggäste der Business Class), um eine qualitativ gute Abfertigung zu gewährleisten. Es scheint daher nach Darstellung der portugiesischen Behörden schwierig, während der Spitzenzeiten ein gutes Dienstleistungsniveau aufrechtzuerhalten.

(14) Laut den vom Flughafen durchgeführten Studien wären aufgrund des Verkehrsaufkommens 24 Abfertigungsschalter ab 1998 und 26 ab 1999 erforderlich. Diese Zahlen beruhen auf einer durchschnittlichen Öffnungszeit der Schalter von 90 Minuten, einem tatsächlichen Wachstum des Verkehrsaufkommens um 6 % im Jahr und auf der Annahme, daß zwei Abfertigungsschalter für ein Flugzeug der Kategorie A (160 Fluggäste), drei Abfertigungsschalter für ein Flugzeug der Kategorie B (161 bis 300 Fluggäste) und vier Abfertigungsschalter für ein Flugzeug der Kategorie C (über 300 Fluggäste) erforderlich sind.

(15) Nach Angaben der portugiesischen Behörden ist es aufgrund der Tatsache, daß ein Ausgleich zwischen dem wachsenden Verkehrsaufkommen des Flughafens und einem weiterhin guten Qualitätsniveau der Abfertigungsleistungen gefunden werden muß, nicht möglich, weitere Abfertiger für diese Art von Tätigkeiten zuzulassen.

3 Äußerungen der Betroffenen

(16) Nachdem die Kommission eine Zusammenfassung der Notifizierung der portugiesischen Behörden veröffentlicht hatte, wurden Betroffene gemäß Artikel 9 Absatz 3 zur Äußerung aufgefordert.

Ein Unternehmen hat darauf verwiesen, daß eine vollständige Öffnung der von der Freistellung erfaßten Dienste kurzfristig unmöglich sei.

4 Bewertung der Freistellung anhand der Bestimmungen der Richtlinie 96/67/EG

4.1 *Die geltenden Vorschriften für die Bodenabfertigung*

4.1.1 ***Die Möglichkeiten der Begrenzung des Marktzugangs***

(17) In der Richtlinie 96/67/EG ist eine differenzierte Marktöffnung vorgesehen, bei der sowohl die Weise, in der die Bodenabfertigung gewährleistet wird (Selbst- oder Drittabfertigung), als auch das Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen maßgeblich sind.

(18) Die allgemeinen Bestimmungen für die Ausübung der Selbstabfertigung bei den in der Mitteilung der portugiesischen Behörden genannten Dienstleistungskategorien sind in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie festgelegt. Diese Bestimmungen wurden in die Vorschriften des Gesetzesdekrets [4], mit dem die Richtlinie in portugiesisches Recht umgesetzt wurde, übernommen. Gemäß den

[4] Decreto-Lei N.º 275/99, Diáro da República I, Reihe A, Nr. 170 vom 23.7.1999, S. 4588.

Bestimmungen der Richtlinie steht den am Flughafen tätigen Luftfahrtunternehmen die Selbstabfertigung bei der Fluggastabfertigung uneingeschränkt offen.

(19) Wenn jedoch besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen, die Selbstabfertigung nicht in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c) die Selbstabfertigung einer begrenzten Zahl von Nutzern vorbehalten. Die Nutzer sind nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien auszuwählen. Auf dieser Grundlage haben die portugiesischen Behörden, und zwar gemäß Paragraph 23 der portugiesischen Rechtsvorschrift ([5]), mit der die Richtlinie 96/67/EG in innerstaatliches Recht umgesetzt wurde, entschieden, die Selbstabfertigung am Flughafen Porto auf vier Nutzer zu begrenzen.

(20) Nach Artikel 9 Absatz 2 muß jedoch eine derartige Freistellung

— den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen Platz- oder Kapazitätsprobleme nennen sowie

— einen Plan mit geeigneten Maßnahmen umfassen, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Nach Artikel 9 Absatz 2 darf die Freistellung außerdem nicht

— die Ziele der Richtlinie in unangemessener Weise beeinträchtigen,

— zu Wettbewerbsverzerrungen führen und

— über das erforderliche Maß hinausgehen.

(21) Die Kommission hat insbesondere in ihren Entscheidungen vom 14. Januar 1998 zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf ([6]) darauf hingewiesen, daß das Hauptziel der Richtlinie darin besteht, den Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten zu liberalisieren. Dritten auferlegte Begrenzungen führen zu Beschränkungen der Dienstleistungsfähigkeit dieser Dritten oder ihres Rechts auf Selbstabfertigung. Analog zu staatlichen Maßnahmen, die die Dienstleistungsfreiheit beschränken ([7]), sind Maßnahmen, die dazu führen, die Aktivitäten eines Dienstleisters zu begrenzen, auszuschließen oder zu verhindern, selbst wenn sie ohne Unterscheidung nach Nationalität ergehen, nur dann zulässig, wenn sie durch zwingende nichtwirtschaftliche Erfordernisse in bezug auf das öffentliche Interesse begründet sind und zusätzlich in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel, das sie verfolgen, stehen.

4.1.2 *Das Verfahren*

(22) Wie in den Entscheidungen zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf ([8]) ausgeführt wurde, hat sich die Prüfung der Kommission auf folgende Punkte zu erstrecken:

— Vorhandensein und Umfang von Platz- und Kapazitätsproblemen, die die Freistellung rechtfertigen und eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang verhindern;

— den Plan mit geeigneten Maßnahmen, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll;

— die Einhaltung der Grundsätze von Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie hinsichtlich der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme.

(23) Freistellungen sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen. Sie sollen es den Flughäfen ermöglichen, die jeweiligen Sachzwänge auszuräumen, die ihnen eine Marktöffnung erschweren. Alle Freistellungen sind daher anhand der spezifischen Sachzwänge zu prüfen, die geltend gemacht werden, um die Unmöglichkeit einer Marktöffnung innerhalb der vorgesehenen Fristen zu begründen. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes sind Ausnahmen außerdem stets eng auszulegen, und der Umfang einer Freistellung ist unter Berücksichtigung der Zielsetzung der in Frage stehenden Maßnahme zu bestimmen ([9]).

(24) Die in Frage stehende Freistellung ist vor dem Hintergrund dieser Erwägungen zu prüfen.

(25) Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 4 die angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme eingehend untersucht und die Angemessenheit der in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidung der portugiesischen Behörden sowie die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Probleme ausführlich geprüft. Sie stützte sich dabei insbesondere auf die von den portugiesischen Behörden vorgelegten Unterlagen und ihre Ortsbesichtigung des Flughafens Porto am 5. November 1999 sowie auf ein von ihr in Auftrag gegebenes technisches Gutachten der Gesellschafft Aerotec. Die Kommission hat auch die Äußerungen des Flughafenunternehmens und der portugiesischen Regierung zu der Untersuchung der Kommission berücksichtigt.

([5]) Decreto-Lei N.º 275/99, Diáro da República I, Reihe A, Nr. 170 vom 23.7.1999, S. 4588.

([6]) Entscheidungen der Kommission vom 14. Januar 1998, ABl. L 173 vom 18.6.1998, S. 32.

([7]) EuGH-Urteile vom 25. Juli 1991 in der Rs. C-288/89, Mediawet/Collectieve Antenne voorziening Gouda, Slg. 1991, I-4007, und in der Rs. C-76/90, Säger/Dennemeyer, Slg. 1991, I-4221.

([8]) Siehe Fußnote 6.

([9]) Siehe Fußnote 7.

4.2 *Die von den portugiesischen Behörden geltend gemachten Sachzwänge*

(26) Der Flughafen Porto verfügt zur Zeit über ein rechteckiges Abfertigungsgebäude mit einer Nennkapazität von 3 Mio. Fluggästen im Jahr. Die Kapazitätsgrenze dürfte bald erreicht sein, da der Flughafen 1997 bereits von 2,7 Mio. Fluggästen benutzt wurde. Das Verkehrsaufkommen steigt schnell an, was einen erheblichen Ausbau des Flughafens erfordert. Der Flughafen Porto, von dem aus Ferienziele angeflogen werden, muß ein Verkehrsaufkommen bewältigen, das sich auf bestimmte Spitzenzeiten konzentriert. Das Fluggastgebäude verfügt über 18 Abfertigungsschalter, wovon sechs dauerhaft von TAP und zwei von Portugalia benutzt werden. Diese beiden Unternehmen benutzen je nach Bedarf auch weitere Schalter. Zusätzlich belegen die Unternehmen KLM und GB Air vorübergehend Abfertigungsschalter im Rahmen der Selbstabfertigung ihrer Flüge. Auf die Selbstabfertigung dieser vier Nutzer entfallen rund 70 % aller Flugbewegungen. Der Flughafen verfügt über keine Andockpositionen für Flugzeuge, so daß das Borden auf Außenpositionen erfolgt.

(27) Fluggastabfertigungsleistungen für Dritte werden zur Zeit ausschließlich von TAP erbracht. Dieses Unternehmen benutzt, wie Portugalia, in erster Linie die ihm dauerhaft zugewiesenen Abfertigungsschalter, bei Bedarf auch zusätzliche Schalter. Daher würde der Eintritt eines neuen Dienstleisters ausschließlich diese Art der von TAP, dem einzigen Drittabfertiger, ausgeübten Tätigkeiten beeinträchtigen. Laut den portugiesischen Behörden erfolgt diese Abfertigungstätigkeit zu Spitzenzeiten unter unbefriedigenden Bedingungen, und zweifellos ist zu bestimmten Zeiten die Sättigungsgrenze erreicht. Das Problem wird durch die Abfertigungshalle — die mit einer Fläche von 5 000 m^2 zu Spitzenzeiten für die abzufertigenden Fluggäste zu klein ist — und die Zahl der Abfertigungsschalter verursacht, kann aber nicht dem Unternehmen zugerechnet werden, das die Abfertigung durchführt, sei es einer der jetzigen sich selbst abfertigenden Nutzer oder ein neu in den Markt eintretendes Unternehmen.

Am Flughafen Porto wird keiner der von TAP abgefertigten Flüge — weder die für TAP selbst noch die für Dritte abgefertigten Flüge — schalterungebunden abgefertigt, d. h. die Abfertigung kann nicht an einem beliebigen Schalter des betreffenden Luftfahrtunternehmens erfolgen, wie dies in bestimmten Flughäfen der Fall ist. Die Schalter werden (bei Charterflügen zwei bis drei Stunden vor Abflug) jeweils für einen bestimmten Flug geöffnet, und die Fluggäste können sich nur an den jeweiligen Schaltern abfertigen lassen (oder am Business-Class-Schalter der TAP). Das Luftfahrtunternehmen geht erst nach Beendigung der Abfertigung eines Flugs zur Fluggastabfertigung für den nächsten Flug über. Die Abfertigung von in letzter Minute erscheinenden Fluggästen kann stets am Business-Class-Schalter erfolgen. Wenn die Schalter, wie derzeit, abhängig vom Flugangebot geöffnet sind, hat die Qualität der Abfertiger an den Schaltern grundsätzlich keinen Einfluß auf die Sättigungsgrenze der Abfertigungshalle. Die Sättigungsgrenze hängt von der Anzahl der Flüge und der Abfertiger ab. Insofern besteht keine Notwendigkeit, bestimmten Luftfahrtunternehmen ständige Abfertigungsschalter zuzuweisen.

(28) Zu prüfen ist, ob die Überlappung bestimmter Flüge in der Praxis zu besonderen Schwierigkeiten führen könnte, wenn neue Abfertiger tätig werden. Dies ist nicht auszuschließen, wenn zur Zeit alle fremdabgefertigten Flüge von TAP abgefertigt werden. So erbringt TAP selbst in Fällen der Überlappung von Flügen Fremdabfertigungsleistungen und fertigt seine eigenen Flüge gleichzeitig an unterschiedlichen Schaltern ab. Werden diese Schalter für dieselben Flüge, aber von selbstabfertigenden Unternehmen genutzt, führt dies in der Praxis nicht zu besonderen Problemen.

(29) Die Dienstleistungsqualität ist nur zu berücksichtigen, falls sich Auswirkungen auf die anderen Kunden oder die anderen Abfertiger ergeben. Der Platzmangel hängt jedoch nicht mit der Zahl der Abfertiger zusammen. Hinsichtlich der Dienstleistungen eines Luftfahrtunternehmens, das sich selbst abfertigen will, ist nur das jeweilige Luftfahrtunternehmen selbst betroffen, da es ausschließlich eigene Flüge abfertigen würde.

(30) Die Kommission legt ihrer Bewertung den aufkommensstärksten Tag im aufkommensstärksten Monat zugrunde. Im Jahr 1998 war dies der 19. Dezember, als 16 369 Fluggäste abgefertigt wurden. 1998 überstieg das Fluggastaufkommen nur an fünf Tagen die Zahl von 10 000 Personen. Eine Prüfung des Flugplans ergibt, daß sich der Mangel an Abfertigungsschaltern am aufkommensstärksten Tag des Jahres gegen 9 Uhr und gegen Mittag bemerkbar macht. Dieses Problem ist jedoch zum einen bereits heute gegeben, so daß sich der Eintritt eines neuen Abfertigers nicht unmittelbar auf diese Engpaßzeiten auswirken würde, da keine schalterungebundene Abfertigung erfolgt, und zum zweiten ergibt sich diese Situation unmittelbar aus der Abfertigung von Charterflügen zu genau dieser Zeit. Der Flughafen ist zwar gemäß den Zuweisungsregeln verpflichtet, Linienflüge innerhalb bestimmter Zeiträume abzufertigen, doch bleibt es ihm unbenommen, die Abfertigungszeiten für Charterflüge so festzulegen, daß eine bessere Nutzung der Schalter erreicht wird. Bei diesen Charterflügen handelt es sich ausnahmslos um „Adhoc"-Flüge, die vom Flughafen einzeln akzeptiert werden und bei denen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Zeiten für die Abfertigung, auferlegt werden können. Wie aus dem Flugplan hervorgeht, können zu bestimmten Zeiträumen des Tages weitere Flüge abgefertigt werden, so daß dieses Problem durch eine Verlegung der Charterflüge in diese Zeiträume verhindert werden könnte. Der Flughafen kann sich daher nicht auf ein Problem berufen, das er selbst überwinden kann.

(31) Von den 18 Abfertigungsschaltern sind TAP sechs und Portugalia zwei auf Dauer zugewiesen. Diese beiden Unternehmen benutzen je nach Bedarf auch weitere Schalter, wie dies auch für GB Air und KLM der Fall ist.

Diese flexible Schalternutzung belegt, daß hinsichtlich des für die Abfertigung eingesetzten Computersystems keine besonderen Probleme auftreten und das Tätigwerden eines neuen Abfertigers diesbezüglich keine Schwierigkeiten verursachen würde.

(32) In den von den portugiesischen Behörden vorgelegten Unterlagen wird im übrigen nicht ausgeführt, daß es besondere Probleme hinsichtlich der Büroräume und der Ruheräume für das Personal gibt. Bei der Ortsbesichtigung wurde festgestellt, daß Flächen in der Gepäcksortierhalle neben den von anderen Abfertigern belegten Flächen freigemacht werden können.

(33) Die portugiesischen Behörden haben erklärt, daß die zur Erweiterung des Fluggastgebäudes geplanten Arbeiten den Abfertigungsablauf nicht beeinträchtigen dürften.

(34) Die portugiesischen Behörden haben somit nicht nachgewiesen, daß die Öffnung des Markts in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang unmöglich ist.

4.3 *Der Maßnahmenplan*

(35) Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie haben die portugiesischen Behörden Maßnahmen vorgeschlagen, um den angeführten Schwierigkeiten abzuhelfen.

(36) Diese Maßnahmen sind Teil eines umfangreichen und umfassenderen Plans für die Erneuerung und Erweiterung des Flughafens, mit dem dieser für das steigende Verkehrsaufkommen gerüstet werden soll, insbesondere durch die Anlage einer neuen Rollbahn und neuer Flugzeugpositionen sowie eine Verdoppelung der Geschoßzahl im Fluggastgebäude, was eine Trennung der Ankunfts- und Abflugzonen ermöglichen wird.

(37) Hinsichtlich der Bodenabfertigungstätigkeiten, die von der in Rede stehenden Freistellung betroffen sind, ist eine Verdoppelung der Zahl der Abfertigungsschalter und eine Ausdehnung des Abfertigungsbereichs vorgesehen; ferner soll eine Halle für zu verladendes Gepäck errichtet werden, in der eine 100 %ige Prüfung des Abfluggepäcks erfolgen kann. Fünf Ausgänge mit Fluggastbrücken, die an alle Flugzeugmuster angepaßt werden können, werden ebenfalls neu geschaffen. Diese Maßnahmen sollten nach Angaben der portugiesischen Behörden geeignet sein, des Anstiegs des Verkehrsaufkommens Herr zu werden und den angeführten Schwierigkeiten abzuhelfen. Außerdem sollten sie im Jahr 2001 die Öffnung des Markts der Bodenabfertigungsdienste gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie ermöglichen.

(38) Da jedoch die von den portugiesischen Behörden angeführten Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 9 der Richtlinie nicht ausreichen, um eine Freistellung zu rechtfertigen, ist eine eingehendere Prüfung der vom Flughafen zur Behebung dieser Schwierigkeiten vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erforderlich.

(39) Desgleichen erübrigt sich aufgrund des Nichtvorliegens tatsächlicher Schwierigkeiten die Prüfung der Angemessenheit der Maßnahme gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie.

5 **Schlußfolgerung**

(40) Die Kommission erkennt an, daß es am Flughafen Porto zu bestimmten Zeiten zu Engpässen kommt und ein Ausbauplan beschlossen wurde, um diese zu überwinden. Insbesondere wird anerkannt, daß der Gepäckabfertigungsbereich zu bestimmten Spitzenzeiten zu klein und es schwierig ist, die vielen Fluggäste, die ihr Gepäck für die Linien- und Charterflüge aufgeben, abzufertigen. Da das Problem jedoch im Bereich der Abfertigungshalle und nicht der Abfertigungsschalter selbst auftritt und eine bessere Zeitplanung der Flüge dieses Problem zum Teil lösen könnte, ist der Nachweis nicht erbracht, daß eine Erhöhung der Zahl der sich selbst abfertigenden Nutzer eine Verschlechterung bei der Abfertigung bewirken würde und eine Öffnung für andere Nutzer im Sinne von Artikel 9 der Richtlinie unmöglich wäre —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die der Kommission am 11. Oktober 1999 mitgeteilte Entscheidung zur Freistellung des Flughafens Porto (Francisco Sá Carneiro) nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c) der Richtlinie erfüllt nicht die Bedingungen von Artikel 9 der Richtlinie. Die betreffende Entscheidung kann daher von Portugal nicht angewendet werden.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Portugiesische Republik gerichtet.

Brüssel, den 10. Januar 2000.

Für die Kommission
Loyola DE PALACIO
Vizepräsident