BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 10 januari 2000

betreffende de toepassing van artikel 9 van Richtlijn 96/67/EG van de Raad op de luchthaven van Porto (Aeroporto Francisco Sa Carneiro

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 5196)

(Slechts de tekst in de Portugese taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2000/124/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap [1], inzonderheid op artikel 9, lid 5,

Gezien het op 11 oktober 1999 aan de Commissie ter kennis gebrachte besluit van de Portugese instanties en na overleg met die instanties,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité,

Overwegende hetgeen volgt:

1. Het toepassingsgebied van de door de Portugese regering aangemelde afwijking

1.1. *De kennisgeving van de Portugese instanties*

(1) Bij een op 11 oktober 1999 bij de Commissie geregistreerd schrijven hebben de Portugese instanties kennis gegeven van een aanvraag tot goedkeuring van een besluit van de Portugese regering waarbij aan de luchthaven van Porto (Aeroporto Francisco Sa Carneiro) een afwijking wordt toegestaan waardoor het aantal gebruikers dat voor zelfafhandeling mag zorgen voor de onder punt 2 van de bijlage van de richtlijn genoemde categorieën diensten, beperkt wordt tot vier.

Deze afwijking wordt op grond van artikel 9, lid 1, onder c), verleend tot 31 augustus 2001.

(2) De Commissie heeft overeenkomstig artikel 9, lid 3, van de richtlijn een samenvatting van deze kennisgeving gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [2] van 25 november 1999, en de belanghebbende partijen uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken.

(3) Overeenkomstig artikel 9, lid 5, van de richtlijn is de Portugese regering op 3 december 1999 door de Commissie geraadpleegd over de ontwerp-beoordeling van de Commissie.

Grondslag van de afwijking

(4) De algemene regels inzake de toegang tot de grondafhandelingsmarkt zijn opgenomen in de artikelen 6 en 7 van de richtlijn. In principe wordt de markt zoveel mogelijk opengesteld voor de meeste categorieën afhandelingsdiensten. Voor luchthavens met een verkeersvolume zoals dat van Porto erkent de richtlijn het recht op zelfafhandeling sinds 1 januari 1998.

(5) In artikel 9 van Richtlijn 96/67/EG is eveneens rekening gehouden met het feit dat in bepaalde specifieke gevallen acute ruimte- en capaciteitsproblemen het onmogelijk maken de markt tot het voorgeschreven niveau open te stellen. In dergelijke gevallen kunnen tijdelijke afwijkingen worden toegestaan om de betrokken luchthaven de tijd te geven deze problemen op te lossen. Deze afwijkingen zijn dus een uitzonderingsmaatregel en zijn niet bedoeld als een algemene verlenging van de aanpassingsperiode voor de luchthavens waarin artikel 1 van de richtlijn voorziet.

(6) Een afwijking kan slechts worden toegestaan wanneer er sprake is van specifieke ruimte- en capaciteitsproblemen. Het is dan ook op deze grondslag dat de Portugese instanties de in dit besluit behandelde afwijking hebben toegestaan, overeenkomstig artikel 23 van de Portugese „Decreto-Lei N° 275/99 de 23 de Julho 1999" [3], waarbij Richtlijn 96/67/EG in het nationale recht is omgezet.

1.2. *Beschrijving van de luchthaven*

(7) De luchthaven van Porto heeft een oppervlakte van 319 hectare. De passagiersterminal van de luchthaven bevindt zich aan het zuidelijke uiteinde van een 3 480 meter lange landingsbaan in de noord/zuidrichting. Deze terminal heeft een jaarlijkse maximumcapaci-

[1] PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36.
[2] PB C 337 van 25.11.1999, blz. 5.
[3] Diário da República — 23.07.99-I Série-A N° 170, blz. 45888.

teit van 3 miljoen passsagiers, waarbij het gebruik van opstelplaatsen aan de terminal niet mogelijk is. De vrachtterminal heeft een capaciteit van 40 000 ton; een oppervlakte van 8 700 m^2 wordt gebruikt voor afhandelingsactiviteiten en 2 200 m^2 is in gebruik als bureauruimte.

(8) In 1997 werden 2,3 miljoen passagiers (2,7 miljoen in 1998) verwerkt, hoofdzakelijk op de geregelde (87 %) en internationale (78 %) vluchten. De verkeersprognoses wijzen voor de komende vijf jaar op een gemiddelde jaarlijkse groei van 6 %.

1.3. *Huidige situatie inzake grondafhandeling op de luchthaven Porto*

(9) Aangezien er jaarlijks 2 à 3 miljoen passagiers en 75 000 ton vracht worden afgehandeld, is de openstelling van de markt niet van toepassing op de dienstverlening aan derden vóór 1 januari 2001. Voor de meeste afhandelingsactiviteiten wordt deze door TAP verzorgd, met uitzondering van de vrachtafhandeling, waarvoor een tweede dienstverlener op de luchthaven actief is. Bij deze vrachtafhandeling gaat het echter slechts om 1 % van de verkeersbewegingen op de luchthaven.

(10) Op grond van de richtlijn moet de uitoefening van zelfafhandeling echter al sinds 1 januari 1998 zijn opengesteld.

(11) Twee gebruikers van de luchthaven mogen op het platform momenteel voor zelfafhandeling zorgen (TAP en Portugalia). Voor de afhandeling in het luchthavengebouw en meer bepaald de passagiersafhandeling, die in deze beschikking worden onderzocht, zijn momenteel vier luchtvaartmaatschappijen actief, namelijk TAP, Portugalia, KLM en GB Air. Volgens de richtlijn moet het recht op uitoefening van zelfafhandeling voor deze diensten normaliter echter zonder beperkingen worden erkend.

2. De door de Portugese instanties aangevoerde problemen

(12) Uit het door de Portugese instanties overgelegde dossier blijkt dat er een ernstig tekort aan ruimte bestaat voor reizigers die moeten inchecken. Het verkeer op de luchthaven is namelijk onregelmatig en de ruimte waar het inchecken plaatsvindt is in totaal slechts 500 m^2 groot en telt slechts 18 incheckbalies. Hierdoor is de ruimte in drukke periodes en met name tijdens de traditionele zomer-, kerst- en paasvakanties volledig gevuld met pasasgiers die wachten tot ze kunnen inchecken. Bovendien hebben de meeste passagiers voor het inchecken veel bagage bij zich en worden zij vergezeld van familieleden, waardoor de congestie nog ernstiger vormen aanneemt.

(13) Volgens het door de Portugese instanties ingediende dossier zijn er, om het inchecken goed te laten verlopen, per vlucht gemiddeld drie incheckbalies nodig, inclusief een incheckbalie voor business class passagiers. Het is volgens de Portugese instanties dan ook moeilijk om tijdens piekuren een goed kwaliteitsniveau te handhaven.

(14) Uit studies die de luchthaven heeft uitgevoerd is gebleken dat er vanwege de verkeersdrukte in 1998 al 24 incheckbalies nodig waren, en in 1999 26. Deze cijfers zijn gebaseerd op een gemiddelde openingstijd van een balie van 90 minuten, bij een feitelijke toename van 6 % per jaar en met de aanname dat er voor een vliegtuig van categorie A (160 passagiers) twee incheckbalies, voor een vliegtuig van categorie B (tussen 161 en 300 passagiers) drie incheckbalies, en voor een vliegtuig van categorie C (meer dan 300 passagiers) vier incheckbalies nodig zijn.

(15) Omdat moet worden gestreefd naar een goed evenwicht tussen de verkeerstoename op de luchthaven en de handhaving van een goed kwaliteitsniveau van de afhandeling, kunnen er volgens de Portugese instanties momenteel voor deze categorie diensten geen nieuwe dienstverleners worden toegelaten.

3. De opmerkingen van de belanghebbende partijen

(16) De Commissie heeft overeenkomstig artikel 9, lid 3, van de richtlijn een samenvatting van de kennisgeving van de Portugese instanties gepubliceerd en de belanghebbende partijen uitgenodigd hun opmerkingen te maken.

Een vervoeronderneming heeft opgemerkt dat het onmogelijk is de markt voor de onder de afwijking vallende diensten op korte termijn volledig open te stellen.

4. Beoordeling van de afwijking in het licht van de bepalingen van Richtlijn 96/67/EG

4.1 *Geldende regelgeving inzake afhandeling*

4.1.1 *Mogelijkheden voor beperking van de toegang tot de markt*

(17) Richtlijn 96/67/EG voorziet in een gedifferentieerde openstelling van de markt; de bepalende factoren daarbij zijn de wijze waarop de afhandeling wordt verzorgd (zelfafhandeling of dienstverlening aan derden) en de omvang van het verkeer op de luchthaven.

(18) De algemene regels inzake afhandeling voor de in de kennisgeving van de Portugese instanties omschreven categorie diensten zijn vastgesteld in artikel 7, lid 1, van de richtlijn. Deze regels zijn overgenomen in het Decreto-Lei [4] waarbij de richtlijn in het nationale recht is verwerkt. Overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn kunnen de op de luchthaven aanwezige maatschappijen onbeperkt zelfafhandelingsdiensten verrichten voor de passagiersafhandeling.

[4] Decreto-Lei Nº 275/99, Diáro da República — 23.07.99-I Série-A Nº 170, blz. 4588..

(19) Wanneer het echter door specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft, met name wegens overconcentratie en een hoge bezettingsgraad van de oppervlakte, onmogelijk is de uitoefening van zelfafhandeling open te stellen tot het door de richtlijn voorgeschreven niveau, kan de betrokken lidstaat op grond van artikel 9, lid 1, onder c), de zelfafhandeling tot een beperkt aantal gebruikers beperken; deze moeten op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden geselecteerd. Op deze grondslag en overeenkomstig artikel 23 van het Portugese besluit ([5]), waarbij de richtlijn in het nationale recht is verwerkt, hebben de Portugese instanties besloten het verrichten van zelfafhandeling te beperken tot vier gebruikers van de luchthaven Porto.

(20) Volgens artikel 9, lid 2, moet een uit hoofde van deze bepalingen genomen afwijkingsbesluit:

— melding maken van de categorie(ën) diensten waarvoor een afwijking wordt toegestaan en de specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft die de afwijking rechtvaardigen;

— vergezeld gaan van een plan van passende maatregelen dat erop gericht is deze belemmeringen weg te nemen.

Voorts mag de afwijking, nog steeds volgens artikel 9, lid 2:

— niet onnodig afbreuk doen aan de doelstellingen van de richtlijn,

— niet leiden tot concurrentieverstoringen,

— geen grotere omvang hebben dan noodzakelijk.

(21) Zoals de Commissie reeds heeft opgemerkt in haar beschikkingen van 14 januari 1998 betreffende de luchthavens van Frankfurt respectievelijk Düssldorf ([6]), bestaat de hoofddoelstelling van de richtlijn erin de grondafhandelingsdiensten te liberaliseren. Door de beperkingen die aan derden worden opgelegd, wordt afbreuk gedaan aan hun vrijheid dergelijke diensten te leveren. Naar analogie met de nationale maatregelen waarbij de vrijheid van dienstverlening aan banden wordt gelegd ([7]), moeten voor maatregelen waardoor de activiteiten van dienstverleners — of in het onderhavige geval van gebruikers die voor zelfafhandeling willen zorgen — kunnen worden beperkt, uitgesloten of verboden, ook wanneer deze maatregelen zonder onderscheid gelden voor nationale en uit de andere lidstaten afkomstige dienstverleners of gebruikers, dwingende niet-economische redenen van openbaar belang bestaan en moeten deze maatregelen bovendien in verhouding staan tot de nagestreefde doelstellingen.

4.1.2. ***De procedure***

(22) Zoals vermeld in haar twee beschikkingen betreffende de luchthavens van Frankfurt en Düsseldorf ([8]), moet de commissie een onderzoek instellen naar:

— het bestaan en de omvang van belemmeringen die de afwijking rechtvaardigen en aannemelijk maken dat openstelling tot het door de richtlijn voorgeschreven niveau onmogelijk is; alleen belemmeringen wat betreft ruimte en capaciteit kunnen in aanmerking worden genomen;

— het plan van passende maatregelen dat erop gericht is de belemmeringen weg te nemen;

— de overeenstemming met de in artikel 9, lid 2, vermelde principes betreffende de inachtneming van de doelstellingen van de richtlijn, het voorkomen van concurrentieverstoringen en de omvang van de maatregel.

(23) De bedoeling van een afwijking is niet de luchthaven een algemene extra aanpassingsperiode toe te kennen, naast die welke bij artikel 1 van de richtlijn wordt toegestaan. Met de afwijking wordt integendeel beoogd de luchthaven in staat te stellen de specifieke problemen te overwinnen waarmee zij bij de openstelling van de markt te maken kan krijgen. Elke afwijzing moet dus worden beoordeeld in het licht van de specifieke belemmeringen die worden aangevoerd om aan te tonen dat openstelling van de markt binnen de gestelde termijn onmogelijk is. Voorts moet volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie iedere uitzondering strikt worden geïnterpreteerd en moet de draagwijdte van een afwijking worden bepaald met inachtneming van de doelstellingen van de maatregel in kwestie ([9]).

(24) De onderhavige afwijking moet in het licht van deze verschillende overwegingen worden bestudeerd.

(25) De Commissie heeft overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, lid 4, van de richtlijn, een grondig onderzoek gewijd aan de aangevoerde belemmeringen wat betreft ruimte en capaciteit, de mate waarin het besluit van de Portugese instanties in verhouding staat tot deze belemmeringen en de maatregelen die zijn voorgesteld om deze te overwinnen. Zij heeft zich bij haar onderzoek gebaseerd op het door de Portugese instanties overgelegde dossier, alsook op de resultaten van het bezoek dat zij op 5 november 1999 heeft gebracht aan de luchthaven Porto, en zij heeft tevens een beroep gedaan op het bedrijf Aerotec voor een technische beoordeling. Ten slotte heeft zij rekening gehouden met de opmerkingen van de luchthaven en van de Portugese regering over de analyse van de Commissie.

([5]) Decreto-Lei Nº 275/99, Diáro da República — 23.07.99-I Série-A Nº 170, blz. 4588.

([6]) Beschikkingen van de Commissie van 14 januari 1998 (PB L 173 van 18.6.1998, blz. 32).

([7]) Arresten van 25 juli 1991, zaak C-288/89, Mediawet, Jurisprudentie 1991, blz. 4007 en zaak C-76/90, Säger/Dennemeyer, Jurisprudentie 1991, blz. 4221.

([8]) Zie voetnoot 6.

([9]) Zie voetnoot 7.

4.2. *Onderzoek van de door de Portugese instanties aangevoerde problemen*

(26) De luchthaven van Porto beschikt momenteel over een rechthoekige terminal met een opgegeven capaciteit van 3 miljoen passagiers. Gezien het aantal van 2,7 miljoen passagiers in 1997, zal deze capaciteitslimiet waarschijnlijk snel worden bereikt. Door de snelle groei zal de luchthaven dan ook met een ambitieus uitbreidingsplan moeten komen. Als luchthaven die vakantiebestemmingen bedient, wordt Porto geconfronteerd met een zeer intensief verkeer in piekperiodes. De terminal is uitgerust met 18 incheckbalies, waarvan er zes permanent zijn toegewezen aan TAP en twee aan Portugalia, terwijl deze maatschappijen afhankelijk van de behoefte ook nog andere balies kunnen gebruiken. Bovendien huren KLM en GB Air op tijdelijke basis eveneens incheckbalies voor de zelfafhandeling van hun vluchten. De zelfafhandeling door deze vier maatschappijen betreft circa 70 % van het totale verkeer. De luchthaven heeft geen opstelplaatsen aan de terminal en men kan alleen via het platform aan boord gaan.

(27) De afhandelingsdiensten ten behoeve van derden worden momenteel uitsluitend door TAP verricht. Evenals Portugalia gebruikt deze maatschappij in eerste instantie de incheckbalies die haar op permanente basis zijn toegewezen, maar zo nodig kan zij ook extra incheckbalies gebruiken. De komst van een nieuwe dienstverlener zou dus alleen gevolgen hebben voor dit soort diensten die worden uitgevoerd door TAP, de enige dienstverlener die voor derden werkt. Deze verrichtingen vinden tijdens piekuren volgens de Portugese instanties onder weinig bevredigende omstandigheden plaats, en het lijdt geen twijfel dat gedurende bepaalde periodes het verzadigingspunt wordt bereikt. Het eigenlijke probleem wordt gevormd door de incheckruimte, die met een oppervlakte van 500 m^2 veel te klein is om tijdens de piekuren de passagiers die willen inchecken op te vangen, en door het aantal incheckbalies; de luchtvaartmaatschappij die het inchecken uitvoert, ongeacht of dat een van de huidige zelfafhandelende gebruikers is of een nieuwe maatschappij, is dus niet verantwoordelijk voor de problemen.

Op de luchthaven van Porto gebeurt het inchecken voor vluchten waarvoor TAP zelfafhandeling of dienstverlening aan erden verricht, niet op de gebruikelijke wijze — namelijk bij een willekeurige balie van de maatschappij, zoals dat op bepaalde luchthavens het geval is. Twee uur voor het vertrek — of zelfs drie uur bij chartervluchten — wordt voor de betrokken vlucht namelijk een afzonderlijke balie geoepend; het inchecken is alleen bij die balie mogelijk, behalve voor de business class passagiers die bij de business class balie van TAP kunnen inchecken. De maatschappij begint pas met de volgende vlucht als het inchecken voor de eerdere vlucht is afgerond; laattijdige check-ins kunnen dan altijd nog bij de business class balie plaatsvinden. Als de balies per vlucht worden gebruikt, zoals momenteel het geval is, is de kwaliteit van de afhandelaars die achter de balies staan in principe niet van invloed op de drukte in de incheckruimte. De drukte is dan namelijk afhankelijk van het aantal vluchten en niet van het aantal afhandelaars. Het is dus niet nodig om aan bepaalde maatschappijen permanent een aantal balies toe te wijzen.

(28) Onderzocht moet worden of overlappingen van bepaalde vluchten in de praktijk niet tot bijzondere problemen kan leiden als er nieuwe afhandelaars worden toegelaten. Dit kan niet worden uitgesloten, omdat TAP momenteel alle vluchten met afhandeling ten behoeve van derden voor zijn rekening neemt. Maar zelfs als er meerdere vluchten tegelijkertijd moeten worden afgehandeld, doet TAP aan afzonderlijke balies zowel de afhandeling ten behoeve van derden als de zelfafhandeling voor de eigen vluchten. Het gebruik van deze balies voor dezelfde vluchten maar door een andere maatschappij die zelfafhandeling verricht, hoeft in de praktijk dus niet tot bijzondere problemen te leiden.

(29) De kwaliteit van de dienstverlening behoeft alleen in aanmerking te worden genomen als deze gevolgen heeft voor andere klanten of exploitanten. In dit geval staat het probleem van het ruimtegebrek evenwel los van het aantal afhandelaars voor het inchecken. De kwaliteit van de dienstverlening van een maatschappij die zelfafhandeling wil verrichten kan alleen een probleem vormen voor die maatschappij zelf, omdat die haar eigen vliegtuigen moet afhandelen.

(30) De Commissie gaat in haar oordeel uit van de meest ongunstige situatie die zich voor de luchthaven kan voordoen, namelijk de drukste dag van het jaar. In 1998 was dat 19 december, toen er 16 369 passagiers zijn ingecheckt. In 1998 waren er overigens maar vijf dagen waarop er meer dan 10 000 passagiers moesten worden verwerkt. Uit de dienstregelingen blijkt dat het gebrek aan incheckbalies op de drukste dag van het jaar het grootst is rond 9.00 uur en 12.00 uur. Enerzijds bestaat dit probleem nu reeds en de komst van een nieuwe afhandelaar zal op deze momenten geen effect hebben omdat er geen gemeenschappelijke check-in is; anderzijds is deze situatie het directe gevolg van de chartervluchten die op dat moment moeten worden afgehandeld. Op grond van de toewijzingsregels moet de luchthaven de geregelde vluchten binnen een bepaalde periode afhandelen, maar de inchecktijden voor chartervluchten kunnen zodanig worden vastgesteld dat een beter beheer van de incheckbalies mogelijk is. Al deze chartervluchten zijn namelijk incidentele vluchten en worden door de luchthaven per vlucht aanvaard, waarbij met name wat de inchecktijden betreft voorwaarden kunnen worden opgelegd. Uit de dienstregelingen blijkt dat er voor bepaalde periodes overdag slots beschikbaar zijn en dat het probleem kan worden vermeden door chartervluchten naar die periodes te verplaatsen. Een probleem dat zij zelf kan oplossen kan in deze context dan ook niet door de luchthaven worden aangevoerd.

(31) Uit het onderzoek van de incheckbalies blijkt tevens dat er van de 18 incheckbalies permanent zes aan TAP en twee aan Portugalia zijn toegewezen; al naargelang hun behoeften gebruiken deze maatschappijen bovendien

nog andere balies, net als GB Air en KLM. Uit deze flexibele praktijk blijkt dat er wat het gebruikte computersysteem betreft geen bijzondere problemen zijn en dat de komst van een nieuwe afhandelaar ook niet tot problemen op dit vlak zou leiden.

(32) In het door de Portugese instanties overgelegde dossier wordt overigens niet gesproken over bijzondere problemen met betrekking tot kantoor- en rustruimten voor het personeel. Het onderzoek ter plaatse bevestigde dat er ruimte kan worden vrijgemaakt in de bagagesorteerhal naast de ruimte die door de andere afhandelaars wordt gebruikt.

(33) Ten slotte hebben de Portugese instanties verklaard dat de geplande werkzaamheden voor de uitbreiding van de terminal niet van invloed zouden zijn op het verloop van de incheckprocedures.

(34) De Portugese instanties hebben dus niet aangetoond dat het onmogelijk is om de markt tot het in de richtlijn voorgeschreven niveau te openen.

4.3. *Het plan van passende maatregelen*

(35) Overeenkomstig artikel 9, lid 2, van de richtlijn is bij het door de Portugese instanties ingediende dossier ook een plan van maatregelen gevoegd dat erop gericht is de genoemde belemmeringen weg te nemen.

(36) Deze maatregelen maken deel uit van een groter en algemener renovatie- en uitbreidingsplan om de luchthaven aan te passen aan de verkeersontwikkeling, met name door de aanleg van een nieuwe taxibaan en nieuwe opstelplaatsen en de verdubbeling van de niveaus van de terminal, waardoor de vertrek- en aankomstzones van elkaar kunnen worden gescheiden.

(37) Wat de onder deze afwijking vallende grondafhandeling betreft, is een verdubbeling van het aantal incheckbalies gepland, in combinatie met de uitbreiding van de incheckzone, alsmede de bouw van een nieuwe vertrekterminal, waardoor een volledige controle van alle bagage mogelijk wordt, en de bouw van vijf gates met aviobruggen die voor alle typen vliegtuigen kunnen worden gebruikt. Door deze maatregelen moet de verkeerstoename kunnen worden opgevangen en de genoemde problemen kunnen worden opgelost. Verder zouden ze de openstelling van de markt voor grondafhandelingsdiensten in het jaar 2001 mogelijk maken, overeenkomstig, artikel 1, lid 2, van de richtlijn.

(38) Daar evenwel niet is aangetoond dat de door de Portugese instanties genoemde problemen van dien aard zijn dat zij een afwijking overeenkomstig artikel 9 van de richtlijn rechtvaardigen, behoeven de maatregelen die de luchthaven heeft voorgesteld om die problemen op te lossen niet nader te worden onderzocht.

(39) Daar er geen reële belemmeringen zijn, is een onderzoek van de proportionaliteit van de maatregel, als omschreven in artikel 9, lid 2, van de richtlijn, niet aan de orde.

5. **Conclusie**

(40) De Commissie erkent dat de luchthaven van Porto gedurende bepaalde periodes geconfronteerd wordt met congestieproblemen als gevolg van de bijzonder hoge verkeersintensiteit, en dat een ontwikkelingsplan is aangenomen om in deze situatie verbetering te brengen. Met name wordt erkend dat de zone voor het inchecken van de bagage op bepaalde piekuren te klein is, waardoor het grote aantal passagiers dat op die tijden incheckt voor geregelde vluchten en chartervluchten slechts met de grootste moeite kan worden verwerkt. Aangezien het probleem te maken heeft met de ruimte en niet met de incheckbalies als zodanig, en een betere planning van de vluchten een deel van deze problemen kan oplossen, is niet aangetoond dat een toename van het aantal passagiers dat zelfafhandeling verricht zou leiden tot een verslechtering van de incheckactiviteiten, noch dat een openstelling voor andere gebruikers onmogelijk zou zijn in de zin van artikel 9 van de richtlijn.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De aan de luchthaven Francisco Sa Carneiro de Porto op grond van artikel 9, lid 1, onder c), van de richtlijn toegekende afwijking, zoals die op 11 oktober 1999 aan de Commissie ter kennis is gebracht, voldoet niet aan de voorwaarden van artikel 9 van de richtlijn. Portugal mag het afwijkingsbesluit derhalve niet toepassen.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Portugese Republiek.

Gedaan te Brussel, 10 januari 2000.

Voor de Commissie

Loyola DE PALACIO

Vice-Voorzitter