ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Ιανουαρίου 2000

για εφαρμογή του άρθρου 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου στον αερολιμένα του Πόρτο (Aeroporto Francisco Sa Carneiro)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 5196]

(Το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/124/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας [1], και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 5,

την απόφαση των πορτογαλικών αρχών που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή την 11η Οκτωβρίου 1999 και κατόπιν διαβούλευσης με τις εν λόγω αρχές,

Αφού συμβουλεύθηκε τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. Πεδίο εφαρμογής της παρέκκλισης που κοινοποίησε η κυβέρνησης της Πορτογαλίας

1.1. *Η κοινοποίηση των πορτογαλικών αρχών*

(1) Με επιστολή που καταχωρήθηκε στην Επιτροπή την 11η Οκτωβρίου 1999, οι πορτογαλικές αρχές υπέβαλαν αίτηση έγκρισης της απόφασης της κυβέρνησης της Πορτογαλίας με την οποία χορηγείται στον αερολιμένα του Πόρτο (Aeroporto Francisco Sa Carneiro) παρέκκλιση αποβλέπουσα στον περιορισμό της άσκησης εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε τέσσερις χρήστες για τις κατηγορίες υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα της οδηγίας στο σημείο 2.

Η παρέκκλιση αυτή, βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας, χορηγείται μέχρι την 31η Αυγούστου 2001.

(2) Η Επιτροπή δημοσίευσε, κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας, απόσπασμα της Κοινοποίησης αυτής στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2] της 25ης Νοεμβρίου 1999 και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(3) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 5 της οδηγίας, η πορτογαλική κυβέρνηση γνωμοδότησε στην Επιτροπή σχετικά με το σχέδιο αξιολόγησης της Επιτροπής της 3ης Δεκεμβρίου 1999.

Βάση της παρέκκλισης

(4) Οι γενικοί κανόνες πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους ορίζονται στα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας. Τα άρθρα αυτά διαπνέονται από την αρχή ότι πρέπει να ανοιχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η αγορά για την πλειονότητα των κατηγοριών υπηρεσιών εδάφους. Για αερολιμένες με όγκο κυκλοφορίας όπως αυτός του Πόρτο, η οδηγία προβλέπει αναγνώριση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων από την 1η Ιανουαρίου 1998.

(5) Το άρθρο 9 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός ότι, σε ορισμένες πολύ ιδιαίτερες περιπτώσεις, τα οξυμμένα προβλήματα της έλλειψης χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας δεν επιτρέπουν άνοιγμα της αγοράς στον προβλεπόμενο βαθμό. Σε τέτοιες περιπτώσεις, είναι δυνατή η χορήγηση παρεκκλίσεων σε προσωρινή βάση, ούτως ώστε να δοθεί πίστωση χρόνου στον αερολιμένα για να αντιπαρέλθει τους περιορισμούς αυτούς. Κατά συνέπεια, οι παρεκκλίσεις έχουν εξαιρετικό χαρακτήρα και δεν στοχεύουν στην παροχή γενικά στους αερολιμένες μιας συμπληρωματικής περιόδου προσαρμογής πέραν της ήδη προβλεπόμενης στο άρθρο 1 της οδηγίας.

(6) Η χορήγηση παρέκκλισης είναι δυνατή μόνο επί τη βάσει ιδιαίτερων δυσχερειών λόγω έλλειψης χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας. Πάνω σε αυτή τη βάση οι πορτογαλικές αρχές χορήγησαν την παρέκκλιση που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 23 του πορτογαλικού νομοθετικού διατάγματος αριθ. 275/99 της 23ης Ιουλίου 1999 [3] για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

1.2. *Παρουσίαση του αερολιμένα*

(7) Με συνολική επιφάνεια 319 εκταρίων, ο αερολιμένας του Πόρτο διαθέτει ένα τερματικό σταθμό επιβατών που βρίσκεται στο νότιο άκρο ενός αεροδιαδρόμου μήκους 3 480 μέτρων με προσανατολισμό από βορρά προς νότο. Ο εν λόγω τερματικός σταθμός έχει μέγιστη ετήσια χωρητικό-

[1] ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.
[2] ΕΕ C 337 της 25.10.1999, σ. 5.
[3] Diário da República — 23.07.99-I Σειρά-Α Ν.ο 170, σ. 4588.

τητα 3 εκατ. επιβατών, γεγονός που δεν επιτρέπει τη λειτουργία θέσεων επαφής. Ο εμπορευματικός τερματικός σταθμός έχει χωρητικότητα 40 000 m^2 τόνων, διαθέτει δε επιχειρησιακή επιφάνεια 8 700 m^2 και χώρους γραφείων επιφάνειας 2 200 m^2.

(8) Το 1997, ο αριθμός των επιβατών ανερχόταν σε 2,3 εκατ. (2,7 εκατ. το 1998), κατά κύριο λόγο στις τακτικές (87 %) και στις διεθνείς πτήσεις (78 %). Οι προβλέψεις σχετικά με την κυκλοφορία δείχνουν μέση ετήσια αύξηση σε ποσοστό περίπου 6 % για τα πέντε προσεχή έτη.

1.3. *Η κατάσταση των υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα του Πόρτο*

(9) Καθώς ο αριθμός των επιβατών κυμαίνεται μεταξύ δύο και τριών εκατομμυρίων και ο όγκος του φορτίου ανέρχεται σε 75 000 τόνους ετησίως, το άνοιγμα της αγοράς δεν αφορά στις υπηρεσίες εδάφους που παρέχονται σε τρίτους πριν από την 1η Ιανουαρίου 2001. Οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται κατά κύριο λόγο από την TAP. Εξαιρούνται οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίου, οι οποίες παρέχονται και από ένα δεύτερο φορέα παροχής υπηρεσιών. Ωστόσο, οι εν λόγω υπηρεσίες δεν αντιπροσωπεύουν παρά το 1 % των κινήσεων στον αερολιμένα.

(10) Αντιθέτως, η οδηγία προβλέπει τη χορήγηση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσω από την 1η Ιανουαρίου 1998.

(11) Σε ό,τι αφορά στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, το σχετικό δικαίωμα έχουν άδεια να ασκούν επί του αεροδιαδρόμου δύο χρήστες (η TAP και η Portugalia). Σε ό,τι αφορά στις υπηρεσίες εδάφους εντός του αεροσταθμού και, ειδικότερα, στις υπηρεσίες εδάφους προς τους «επιβάτες», οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, αυτές επί του παρόντος παρέχονται αποτελεσματικά από τέσσερις αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή την TAP, την Portugalia, την KLM και την GB Air. Ωστόσο, σε σχέση με τις υπηρεσίες αυτές, η οδηγία προβλέπει την αναγνώριση χωρίς περιορισμούς δικαιώματος άσκησης εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων.

2. **Οι περιορισμοί που επικαλούνται οι πορτογαλικές αρχές**

(12) Από το φάκελο που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές προκύπτει ένα σημαντικό έλλειμμα χώρου για την ευχερή επιβίβαση των επιβατών. Πράγματι, η κυκλοφορία του αερολιμένα δεν είναι τακτική και η αίθουσα ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών δεν υπερβαίνει τα 500 m^2, υπάρχουν δε μόνο 18 θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών. Κατά την περίοδο υψηλής κυκλοφορίας, ιδιαίτερα κατά τις παραδοσιακές διακοπές των Χριστουγέννων και του Πάσχα, η αίθουσα αυτή γεμίζει ασφυκτικά από επιβάτες που αναμένουν την ολοκλήρωση του ελέγχου των αποσκευών τους. Επιπλέον, οι περισσότεροι επιβάτες παρουσιάζουν πολλές αποσκευές στις θυρίδες ελέγχου και συνοδεύονται από συγγενικά ή φιλικά τους πρόσωπα. Η κατάσταση αυτή προκαλεί πρόσθετη συμφόρηση στο χώρο αυτό.

(13) Σύμφωνα με το φάκελο που υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές, για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ελέγχου απαιτούνται κατά μέσο όρο τρεις θυρίδες ανά πτήση, συμπεριλαμβανομένης μίας ιδιαίτερης θυρίδας για τους επιβάτες της διακεκριμένης θέσης. Φαίνεται συνεπώς δύσκολη, σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, η διατήρηση καλής ποιότητας υπηρεσιών κατά τις περιόδους αιχμής.

(14) Οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν από τον αερολιμένα έχουν δείξει ότι εξαιτίας της αυξημένης κυκλοφορίας το 1998 και το 1999 χρειάζονταν αντίστοιχα 24 και 26 θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών. Οι αριθμοί αυτοί βασίζονται στο μέσο χρόνο ανοίγματος των θυρίδων των 90 λεπτών, στην αύξηση της κυκλοφορίας κατά 6 % ετησίως και στην υπόθεση ότι απαιτούνται 2 θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών για ένα αεροσκάφος της κατηγορίας A (160 επιβάτες), 3 για ένα αεροσκάφος της κατηγορίας B (από 161 ως 300 επιβάτες) και 4 για ένα αεροσκάφος της κατηγορίας C (περισσότεροι από 300 επιβάτες).

(15) Σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, η αναζήτηση της χρυσής τομής μεταξύ της αύξησης της κυκλοφορίας στον αερολιμένα και της διατήρησης καλού επιπέδου υπηρεσιών εδάφους δεν επιτρέπει επί του παρόντος την είσοδο και άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών σε αυτή την κατηγορία υπηρεσιών.

3. **Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών**

(16) Μετά τη δημοσίευση από την Επιτροπή αποσπάσματος της κοινοποίησης των πορτογαλικών αρχών και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να γνωμοδοτήσουν.

Ένας αερομεταφορέας παρατήρησε ότι είναι αδύνατο, βραχυπρόθεσμα, να ανοίξουν πλήρως οι υπηρεσίες για τις οποίες γίνεται λόγος στην παρέκκλιση.

4. **Αξιολόγηση της παρέκκλισης βάσει των διατάξεων της οδηγίας 96/67/ΕΚ**

4.1. *Οι ισχύοντες κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους*

4.1.1. ***Οι δυνατότητες περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά***

(17) Η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου προβλέπει άνοιγμα της αγοράς διαφοροποιούμενο ανάλογα με τον τρόπο που εξασφαλίζονται οι υπηρεσίες εδάφους (εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους) και ανάλογα με τον όγκο της κυκλοφορίας του αερολιμένα.

(18) Οι γενικοί κανόνες για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων της κατηγορίας των υπηρεσιών που αναφέρεται στην κοινοποίηση των πορτογαλικών αρχών θεσπίζονται με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας. Οι κανόνες αυτοί περιλήφθηκαν στις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος [4] που μεταφέρουν την οδηγία στο πορτογαλικό δίκαιο. Σε εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας, οι υπηρεσίες εδάφους

[4] Decreto-Lei N.º 275/99, Diáro da República — 23.07.99-I Σειρά-A N.º 170, σ. 4588.

προς τους επιβάτες ανοίγουν χωρίς περιορισμούς στην άσκηση εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων από τους παριστάμενους στον αερολιμένα μεταφορείς.

(19) Ωστόσο, όταν οι ιδιαίτεροι περιορισμοί του διαθέσιμου χώρου ή της διαθέσιμης χωρητικότητας, ιδίως σε συνάρτηση με το ποσοστό χρήσης ή κατάληψης του χώρου, καθιστούν αδύνατη την άσκηση του δικαιώματος εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σύμφωνα με όσα προβλέπει η οδηγία, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος έχει το δικαίωμα, βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ), να παράσχει το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε περιορισμένο αριθμό χρηστών. Η επιλογή των τελευταίων πρέπει να γίνεται επί τη βάσει κατάλληλων, αντικειμενικών, διαφανών και μη επιφερόντων διακρίσεις κριτηρίων. Επί τη βάσει αυτή, και σύμφωνα με το άρθρο 23 του πορτογαλικού κανονισμού για τη μεταφορά της οδηγίας ([5]), οι πορτογαλικές αρχές αποφάσισαν να περιορίσουν σε τέσσερις τους χρήστες του αερολιμένα του Πόρτο που θα έχουν δικαίωμα παροχής εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων.

(20) Όμως, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2, μία τέτοια παρέκκλιση πρέπει:

— να διευκρινίζει την ή τις κατηγορίες υπηρεσιών για τις οποίες χορηγείται η παρέκκλιση, καθώς και τους ιδιαίτερους περιορισμούς χώρου ή χωρητικότητας που τη δικαιολογούν,

— να συνοδεύεται από ένα σχέδιο κατάλληλων μέτρων με σκοπό να αρθούν οι περιορισμοί αυτοί.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2, η παρέκκλιση δεν πρέπει:

— να διακυβεύει αδικαιολόγητα την επίτευξη των στόχων της οδηγίας,

— να προκαλεί στρεβλώσεις των όρων ανταγωνισμού,

— να είναι ευρύτερη από όσο χρειάζεται.

(21) Όπως υπενθύμισε η Επιτροπή, ιδίως στις αποφάσεις της 14ης Ιανουαρίου 1998 σχετικά με τους αερολιμένες της Φρανκφούρτης και του Ντίσελντορφ ([6]), ο κύριος στόχος της οδηγίας είναι η απελευθέρωση των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται σε τρίτα μέρη περιορίζουν την ελευθερία τους να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες ή να ασκούν το δικαίωμά τους για παροχή εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων. Κατ' αναλογία με τα κρατικά μέτρα που περιορίζουν την ελευθερία παροχής υπηρεσιών ([7]), τα μέτρα που μπορούν να περιορίζουν, να αποκλείουν ή να απαγορεύουν τις δραστηριότητες των φορέων παροχής υπηρεσιών ή, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση, των χρηστών που επιθυμούν την εξυπηρέτησή τους δι' ιδίων μέσων, ακόμη και αν εφαρμόζονται αδιακρίτως στους εθνικούς φορείς παροχής υπηρεσιών ή χρήστες και σε ανάλογους φορείς ή χρήστες άλλων κρατών μελών, πρέπει να δικαιολογούνται από επιτακτικές ανάγκες δημόσιου συμφέροντος μη οικονομικής φύσεως και να τελούν σε σχέση αναλογίας με τους επιδιωκόμενους στόχους.

([5]) Decreto-Lei N.º 275/99, Diáro da República — 23.07.99-I Σειρά-A N.º 170, σ. 4588.

([6]) Αποφάσεις της Επιτροπής της 14ης Ιανουαρίου 1998, ΕΕ L 173 της 18.6.1998, σ. 32.

([7]) Αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, Νόμος περί ΜΜΕ, Συλλογή 1991, σ. 4007 και C-76/90, Säger: Dennemeyer, Συλλογή 1991, σ. 4221.

4.1.2. *Η διαδικασία*

(22) Όπως υπενθύμισε στις δύο αποφάσεις της σχετικά με τους αερολιμένες της Φρανκφούρτης και του Ντίσελντορφ ([8]), η Επιτροπή πρέπει να επικεντρώσει την εξέτασή της στα εξής:

— εάν υπάρχουν, και εάν ναι, μέχρι ποιου βαθμού υπάρχουν περιορισμοί που δικαιολογούν την παρέκκλιση και εάν είναι αδύνατο το άνοιγμα της αγοράς στον προβλεπόμενο από την οδηγία βαθμό. Μόνο οι περιορισμοί χώρου ή/και χωρητικότητας μπορούν να ληφθούν υπόψη,

— το σχέδιο ενδεδειγμένων μέτρων με σκοπό να αρθούν αυτοί οι περιορισμοί,

— τη συμμόρφωση με τις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και, σε σχέση με την τήρηση των στόχων της οδηγίας, τη μη στρέβλωση του ανταγωνισμού και την έκταση του μέτρου.

(23) Η χορήγηση παρέκκλισης δεν έχει ως στόχο την παροχή γενικά στον αερολιμένα συμπληρωματικής περιόδου προσαρμογής πέραν της παρεχόμενης με το άρθρο 1 της οδηγίας. Η παρέκκλιση χορηγείται στον αερολιμένα για να έχει τη δυνατότητα να υπερβεί τις ιδιαίτερες δυσκολίες που πιθανώς θα αντιμετωπίσει κατά το άνοιγμα της αγοράς. Κάθε παρέκκλιση συνεπώς πρέπει να εξετάζεται βάσει των ιδιαίτερων περιορισμών που προβάλλονται για να αιτιολογηθεί η αδυναμία ανοίγματος εντός των προκαθορισμένων προθεσμιών. Επιπλέον, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κάθε εξαίρεση ερμηνεύεται αυστηρά και το εύρος μίας παρέκκλισης πρέπει να κρίνεται ανάλογα με τη σκοπιμότητα του εκάστοτε μέτρου ([9]).

(24) Η παρούσα παρέκκλιση πρέπει επομένως να εξετασθεί με βάση όσα προαναφέρθηκαν.

(25) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 4 της οδηγίας, η Επιτροπή εξέτασε διεξοδικά τους προβληθέντες περιορισμούς όσον αφορά στην έλλειψη χώρου και διαθέσιμης χωρητικότητας, την αντιστοιχία της απόφασης των πορτογαλικών αρχών με τους εν λόγω περιορισμούς και τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή για την άρση τους. Η Επιτροπή στηρίχθηκε στο φάκελο που της υπέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές και στα αποτελέσματα της επίσκεψης που πραγματοποίησε στον αερολιμένα του Πόρτο την 5η Νοεμβρίου 1999, καθώς και στην τεχνική πραγματογνωμοσύνη που ανέθεσε στην εταιρεία Aerotec. Τέλος, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις της διοίκησης του αερολιμένα και της πορτογαλικής κυβέρνησης σχετικά με την ανάλυσή της.

([8]) Βλέπε υποσημείωση 6.

([9]) Βλέπε υποσημείωση 7.

4.2. *Η εξέταση των περιορισμών που προβλήθηκαν από τις πορτογαλικές αρχές*

(26) Ο αερολιμένας του Πόρτο διαθέτει επί του παρόντος ένα τερματικό σταθμό τετράγωνου σχήματος δηλωμένης χωρητικότητας 3 εκατομμυρίων επιβατών. Με 2,7 εκατομμύρια επιβάτες το 1997, το εν λόγω όριο χωρητικότητας μάλλον έχει ήδη καλυφθεί. Ο εν λόγω αερολιμένας γνωρίζει πράγματι σημαντική ανάπτυξη, η οποία θα τον υποχρεώσει να θέσει σε εφαρμογή ένα φιλόδοξο σχέδιο επέκτασης. Ως αερολιμένας εξυπηρέτησης θερέτρων διακοπών, πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της υπερβολικής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας στις περιόδους αιχμής. Ο τερματικός σταθμός είναι εφοδιασμένος με 18 θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, εκ των οποίων έξι έχουν διατεθεί μόνιμα στην εταιρεία TAP και 2 στην Portugalia. Εξάλλου, οι δύο αυτές εταιρείες χρησιμοποιούν εφεδρικές θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών για την κάλυψη των αναγκών τους. Επίσης, οι εταιρείες KLM και GB Air ενοικάζουν προσωρινά θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών στο πλαίσιο της άσκησης εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων για την κάλυψη των αναγκών των πτήσεών τους. Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων που παρέχονται από τους τέσσερις αυτούς χρήστες αντιστοιχούν στο 70 % περίπου της κυκλοφορίας. Τέλος, ο αερολιμένας δεν διαθέτει θέσεις επαφής και όλες οι επιβιβάσεις πραγματοποιούνται επί του ασφαλτοτάπητα.

(27) Επί του παρόντος, οι υπηρεσίες εδάφους προς τους επιβάτες τρίτων παρέχονται αποκλειστικά από την εταιρεία TAP. Η εν λόγω εταιρεία, όπως και η Portugalia, χρησιμοποιεί καταρχήν τις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών που της έχουν παραχωρηθεί μόνιμα και, σε περίπτωση ανάγκης, τις εφεδρικές θυρίδες. Ως εκ τούτου, η έλευση ενός νέου φορέα παροχής υπηρεσιών θα επηρέαζε αποκλειστικά αυτό το είδος υπηρεσιών που παρέχονται από την TAP, το μοναδικό φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους. Σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, οι υπηρεσίες αυτές δεν παρέχονται με ικανοποιητικό τρόπο κατά την περίοδο αιχμής και δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι σε ορισμένες περιόδους επέρχεται συμφόρηση. Ωστόσο, το πρόβλημα εντοπίζεται στο μέγεθος της αίθουσας ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών —η οποία, έχοντας επιφάνεια μόνο 500 m^2, είναι πολύ στενόχωρη για να υποδεχθεί σε ώρες αιχμής τους επιβάτες που περιμένουν για τον έλεγχο των εισιτηρίων και των αποσκευών τους—, καθώς και στον αριθμό των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, δεν αποδίδεται όμως στην εταιρεία που διενεργεί αυτούς τους ελέγχους, ανεξαρτήτως αν πρόκειται για κάποιον από τους υφιστάμενους χρήστες που παρέχουν εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή για κάποιο νεοεισερχόμενο.

Περαιτέρω, στην περίπτωση του αερολιμένα του Πόρτο, οι πτήσεις που εξυπηρετούνται από την εταιρεία TAP, είτε στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων είτε στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους, δεν εξυπηρετούνται με την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών με κοινό τρόπο, δηλαδή από οποιαδήποτε θυρίδα ελέγχου της εταιρείας, όπως συμβαίνει σε ορισμένους αερολιμένες. Οι θυρίδες ελέγχου ανοίγουν μεμονωμένα για κάθε πτήση δύο ώρες πριν από την αναχώρηση των τακτικών πτήσεων και τρεις ώρες πριν από τις ναυλωμένες πτήσεις και οι επιβάτες δεν δύνανται να ελέγξουν τα εισιτήρια και τις αποσκευές τους παρά μόνο στις καθορισμένες θυρίδες, εξαιρουμένων μόνο των θυρίδων για τις διακεκριμένες θέσεις της TAP. Η εταιρεία δεν περνά στην επόμενη πτήση αν δεν έχει ολοκληρωθεί η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Οι έλεγχοι εισιτηρίων και αποσκευών της τελευταίας στιγμής μπορούν πάντοτε να γίνουν στη θυρίδα για τις διακεκριμένες θέσεις. Ως εκ τούτου, δεν παρίσταται ανάγκη απασχόλησης προσωπικού μιας συγκεκριμένης εταιρείας σε θυρίδες ανοικτές καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, εφόσον οι υπηρεσίες εδάφους προς τους επιβάτες παρέχονται για κάθε πτήση χωριστά. Αν οι 18 θυρίδες κατανέμονται ανά πτήση, η ποιότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους δεν έχει κανονικά μεγάλη σημασία, καθώς ο αριθμός των θυρίδων παραμένει σταθερός λόγω του συστήματος ελέγχου πτήσης προς πτήση, και η χωρητικότητα δεν παρουσιάζει συνεπώς διακυμάνσεις.

(28) Ωστόσο, πρέπει να εξεταστεί αν στην πράξη οι ταυτόχρονες αφίξεις ορισμένων πτήσεων θα μπορούσαν να προκαλέσουν ιδιαίτερες δυσκολίες λόγω της παρουσίας νέων φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους. Κανονικά αυτό δεν θα έπρεπε να συμβαίνει, καθώς επί του παρόντος μόνο η TAP παρέχει υπηρεσίες στο σύνολο των πτήσεων που εξυπηρετούνται από τρίτους. Κατά συνέπεια, η TAP παρέχει ενίοτε εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων στα δικά της αεροσκάφη και ταυτόχρονα παρέχει από άλλες θυρίδες υπηρεσίες σε τρίτους. Η χρησιμοποίηση των ίδιων αυτών θυρίδων για τις ίδιες πτήσεις από κάποιον άλλο φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους δεν θα προκαλούσε στην πράξη ιδιαίτερα προβλήματα.

(29) Σε ό,τι αφορά στην ποιότητα των υπηρεσιών, η TAP δεν πρέπει να θεωρείται ότι επηρεάζει τους άλλους πελάτες ή τους άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών. Συνεπώς, το πρόβλημα της στενότητας χώρου είναι ανεξάρτητο από τον αριθμό των φορέων παροχής υπηρεσιών ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών. Σε ό,τι αφορά στις υπηρεσίες της εταιρείας που θα επιθυμούσε την παροχή εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων, το πρόβλημα αυτό δεν αφορά παρά την ίδια, καθώς μόνο η ίδια θα παρέχει υπηρεσίες στα δικά της αεροσκάφη.

(30) Στο πλαίσιο της εμπειρογνωμοσύνης της, η Επιτροπή βασίζεται στην πιο δύσκολη κατάσταση του αερολιμένα, δηλαδή την πιο επιβαρυμένη ημέρα του πιο επιβαρυμένου μήνα του έτους. Προκειμένου για το 1998, η ημέρα αυτή ήταν η 19η Δεκεμβρίου, οπότε ελέγχθηκαν 16 369 επιβάτες. Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι σε πέντε ημέρες του έτους 1998 υπήρξε συρροή περισσότερων των 10 000 επιβατών. Η εξέταση των χρονοδιαγραμμάτων των πτήσεων δείχνει ότι η έλλειψη θυρίδων ελέγχου γίνεται αισθητή κατά την πιο υπερφορτωμένη ημέρα του έτους και στο χρονικό διάστημα μεταξύ 9 π.μ. και 12 το μεσημέρι. Όμως, το πρόβλημα αυτό υφίσταται ήδη σήμερα και η έλευση ενός νέου φορέα παροχής υπηρεσιών δεν θα έχει άμεσες επιπτώσεις σε αυτές τις συγκεκριμένες ώρες, καθώς δεν πραγματοποιείται κοινός έλεγχος από το σύνολο των θυρίδων. Από την άλλη, η κατάσταση αυτή οφείλεται άμεσα στην εξυπηρέτηση των ναυλωμένων πτήσεων κατά τις ίδιες αυτές ώρες. Κατά συνέπεια, ενώ σύμφωνα με τις προβλέψεις των κανόνων κατανομής των θυρίδων, ο αερολιμένας είναι υποχρεωμένος να εξυπηρετεί τις τακτικές πτήσεις εντός των καθορισμένων ωρών, εναπόκειται αντίθετα στη διακριτική του ευχέρεια η ρύθμιση των ωραρίων ελέγχου των ναυλωμένων πτήσεων, προκειμένου να διασφαλίσει τη βέλτιστη διαχείριση των θυρίδων ελέγχου. Όλες οι ναυλωμένες πτήσεις αποτελούν στην ουσία «ad hoc» πτήσεις και εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα σε ατομική βάση. Για την εξυπηρέτηση των εν λόγω πτήσεων είναι θεμιτή η επιβολή όρων, ιδίως σε ό,τι αφορά στα ωράρια ελέγχου. Εξάλλου, η εξέταση των χρονοδιαγραμμάτων των πτήσεων δείχνει ότι κατά τη διάρκεια ορισμένων ωρών της ημέρας είναι δυνατή η εξυπηρέτηση πτήσεων και ότι η μεταφορά των ναυλωμένων πτήσεων στις ώρες αυτές θα επέτρεπε την αποφυγή παρόμοιων προβλημάτων. Κατά συνέπεια, ο αερολιμένας δεν μπορεί να επικαλείται την ύπαρξη ενός προβλήματος που μπορεί να λύσει ο ίδιος.

(31) Η εξέταση των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών δείχνει εξάλλου ότι από τις 18 θυρίδες, έξι έχουν διατεθεί μόνιμα στην TAP και δύο στην Portugalia. Οι δύο αυτές εταιρείες χρη-

σιμοποιούν και άλλες θυρίδες ανάλογα με τις ανάγκες τους, όπως συμβαίνει και με τις GB air και KLM. Η κινητικότητα κατά τη χρήση των θυρίδων ελέγχου δείχνει ότι δεν υπάρχει κανένα ιδιαίτερο πρόβλημα συμβατότητας σε σχέση με το χρησιμοποιούμενο σύστημα πληροφορικής και ότι η έλευση ενός νέου φορέα παροχής υπηρεσιών δεν θα δημιουργούσε προβλήματα στον τομέα αυτόν.

(32) Εξάλλου, ο φάκελος που κατέθεσαν οι πορτογαλικές αρχές δεν αναφέρει ιδιαίτερα προβλήματα σχετικά με τους χώρους γραφείων και τους χώρους ανάπαυσης του προσωπικού. Η επιτόπια έρευνα επιβεβαίωσε ότι μπορούσε να αποδεσμευθεί χώρος εντός του χώρου διαλογής των αποσκευών, πίσω ακριβώς από τις θυρίδες ελέγχου των εισητηρίων και των αποσκευών, δίπλα στο χώρο που καταλαμβάνουν οι άλλοι φορείς παροχής υπηρεσιών.

(33) Τέλος, οι πορτογαλικές αρχές δήλωσαν ότι οι προβλεπόμενες εργασίες επέκτασης του τερματικού σταθμού δεν πρόκειται να επηρεάσουν την τρέχουσα πορεία της παροχής των υπηρεσιών ελέγχου των εισιτηρίων και των αποσκευών.

(34) Κατά συνέπεια, οι πορτογαλικές αρχές δεν απέδειξαν την αδυναμία ανοίγματος της αγοράς στον απαιτούμενο από την οδηγία βαθμό.

4.3. *Το σχέδιο μέτρων*

(35) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 2 της οδηγίας, ο φάκελος που κατέθεσαν οι πορτογαλικές αρχές περιλαμβάνει ένα σχέδιο μέτρων για την άρση των περιορισμών.

(36) Τα μέτρα αυτά εντάσσονται σε ένα εκτεταμένο και γενικότερο σχέδιο ανακαίνισης και επέκτασης του αερολιμένα που θα του επιτρέψει να αντιμετωπίσει την αύξηση της κυκλοφορίας, ιδίως μέσω της δημιουργίας ενός νέου διαδρόμου κυκλοφορίας αεροσκαφών (taxiway) και νέων θέσεων αεροσκαφών, καθώς και μέσω της προσθήκης δεύτερου ορόφου στον τερματικό σταθμό, κάτι που θα καθιστούσε δυνατό το διαχωρισμό των ζωνών αναχωρήσεων και αφίξεων.

(37) Σε ό,τι αφορά στις υπηρεσίες εδάφους στις οποίες αναφέρεται η παρούσα παρέκκλιση, προβλέπεται ο διπλασιασμός του αριθμού των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και η επέκταση έτσι του χώρου ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, η δημιουργία νέου τερματικού σταθμού αναχωρήσεων για τις αποσκευές, ο οποίος θα καταστήσει δυνατό τον εξονυχιστικό έλεγχο των αποσκευών, και η κατασκευή 5 θυρών με «φισούνες» προσαρμόσιμες σε όλους τους τύπους αεροσκαφών. Σύμφωνα με τις πορτογαλικές αρχές, τα μέτρα αυτά θα καταστήσουν δυνατή την αντιμετώπιση της αύξησης της κυκλοφορίας και την άρση των επικαλούμενων περιορισμών. Επιπλέον, θα επιτρέψουν να ανοίξει το 2001 η αγορά υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 1 παράγραφος 2 της οδηγίας.

(38) Ωστόσο, καθώς δεν φαίνεται να αποδεικνύονται οι περιορισμοί που επικαλούνται οι πορτογαλικές αρχές, δεν είναι αναγκαία η πιο λεπτομερής εξέταση των μέτρων που υπέβαλε ο αερολιμένας για την άρση των περιορισμών αυτών.

(39) Για τον ίδιο λόγο, η μη ύπαρξη του περιορισμού καθιστά άνευ αντικειμένου την εξέταση της αναλογικότητας του μέτρου όπως ορίζει το άρθρο 9 παράγραφος 2 της οδηγίας.

5. **Συμπέρασμα**

(40) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο αερολιμένας του Πόρτο πρέπει να αντιμετωπίσει την ιδιαίτερη συμφόρηση που παρουσιάζεται σε ορισμένες χρονικές περιόδους καθώς και ότι έχει αποφασισθεί η εφαρμογή ενός σχεδίου ανάπτυξης για το λόγο αυτό. Αναγνωρίζεται ιδίως ότι η ζώνη ελέγχου αποσκευών είναι πολύ μικρή για την αντιμετώπιση ορισμένων περιόδων αιχμής και ότι εξυπηρετεί πολύ δύσκολα τον αυξημένο αριθμό επιβατών κατά τον ταυτόχρονο έλεγχο των αποσκευών τόσο των τακτικών όσο και των ναυλωμένων πτήσεων. Αντίθετα, καθώς το πρόβλημα εντοπίζεται στην αίθουσα και όχι στις ίδιες τις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και ένας καλύτερος προγραμματισμός των πτήσεων μπορεί να λύσει μέρος αυτών των προβλημάτων, δεν έχει αποδειχθεί ότι η αύξηση του αριθμού των χρηστών που παρέχουν εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων θα επιδείνωνε την παροχή υπηρεσιών ελέγχου ούτε ότι δεν ήταν δυνατό το άνοιγμα στους άλλους χρήστες κατά την έννοια του άρθρου 9 της οδηγίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η παρέκκλιση που χορηγήθηκε στον αερολιμένα Francisco Sa Cameiro του Πόρτο βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας, όπως αυτή κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή την 11η Οκτωβρίου 1999, δεν πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από το άρθρο 9 της οδηγίας. Κατά συνέπεια, η Πορτογαλία δεν δύναται να εφαρμόσει την εν λόγω απόφαση.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 10 Ιανουαρίου 2000.

Για την Επιτροπή

Loyola DE PALACIO

Αντιπρόεδρος