KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 10 päivänä tammikuuta 2000,

neuvoston direktiivin 96/67/EY 9 artiklan soveltamisesta Porton lentoasemaan (Aeroporto Francisco Sa Carneiro)

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 5196)

(ainoastaan portugalinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/124/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

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

on kuullut neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1 Portugalin hallituksen tiedoksi antaman poikkeuksen soveltamisala

1.1 *Portugalin viranomaisten ilmoitus*

1) Portugalin viranomaiset pyysivät komission 11 päivänä lokakuuta 1999 saapuneeksi kirjaamalla kirjeellä komissiota hyväksymään Portugalin hallituksen tekemän päätöksen, jossa Porton lentoasemalle (Aeroporto Francisco Sa Carneiro) myönnetään poikkeus, jolla rajoitetaan niiden käyttäjien lukumäärä neljään, joilla on lupa harjoittaa omahuolintana direktiivin liitteessä olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvia palveluja,

Tämä poikkeus on myönnetty direktiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella, ja se on voimassa 31 päivään elokuuta 2001.

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

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

Poikkeuksen perusteet

4) Maahuolinnan markkinoille pääsyä koskevista yleisistä säännöistä säädetään direktiivin 6 ja 7 artiklassa. Säännöissä tuodaan selkeästi esille useimpia huolintapalveluja koskeva markkinoiden suurimman mahdollisen avoimuuden periaate. Porton lentoaseman liikennemäärä oikeuttaa direktiivin säännösten mukaisesti omahuolintaan 1 päivästä tammikuuta 1998.

5) Direktiivin 96/67/EY 9 artiklassa otetaan kuitenkin huomioon myös se, että eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa vakavat tila- ja kapasiteettiongelmat estävät avaamasta markkinoita säädetyssä laajuudessa. Tällaisissa tapauksissa voidaan myöntää väliaikaisia poikkeuksia, jotta lentoasema saisi aikaa ratkaista rajoitteista johtuvat ongelmat. Nämä poikkeukset voivat siten olla ainoastaan epätavallisia, eikä niiden tavoitteena ole yleisesti taata lentoasemille pidempää mukautumisaikaa kuin direktiivin 1 artiklassa säädetään.

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

1.2 *Lentoaseman esittely*

7) Porton lentoaseman kokonaisala on 319 hehtaaria. Lentoaseman matkustajaterminaali sijaitsee 3 840 metriä pitkän pohjois/etelä-suuntaisen kiitoradan eteläisessä kärjessä. Matkustajaterminaalin vuosittainen enimmäiskapasiteetti on kolme miljoonaa matkustajaa eikä siellä

([1]) EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36.
([2]) EYVL C 337, 25.11.1999, s. 5.
([3]) Diário da República-23.7.1999-I Série-A N.º 170 s. 4588.

ole putkipaikkoja. Rahtiterminaalin kapasiteetti on 40 000 tonnia ja sillä on toimintatilaa 8 700 neliömetriä ja toimistotilaa 2 200 neliömetriä.

8) Vuonna 1997 matkustajien määrä oli 2,3 miljoonaa (2,7 miljoonaa vuonna 1998), joista suurin osa matkusti reittilennoilla (87 prosenttia) ja ulkomaan lennoilla (78 prosenttia). Liikenteen määrä nousee ennusteiden mukaan keskimäärin lähes 6 prosenttia vuodessa seuraavien viiden vuoden aikana.

1.3 *Huolinnan tilanne Porton lentoasemalla*

9) Koska matkustajien lukumäärä on vuodessa alle kolme miljoonaa ja rahdin määrä on alle 75 000 tonnia vuodessa, markkinoiden avaaminen ei koske kolmansille osapuolille tarjottavia palveluja ennen 1 päivää tammikuuta 2000. TAP hoitaa tällaiset palvelut lähes kaikkien toimintojen osalta, rahdin käsittelytoimia lukuun ottamatta, sillä niitä tarjoaa myös toinen palveluntarjoaja. Rahtiliikenteen osuus on kuitenkin vain yksi prosentti lentojen määrästä.

10) Direktiivissä säädetään oikeudesta harjoittaa omahuolintaa 1 päivästä tammikuuta 1998.

11) Asematason palveluja hoitaa omahuolintana kaksi käyttäjää (TAP ja Portugalia). Maahuolintapalveluja ja erityisesti tässä päätöksessä tarkoitettuja matkustajille tarkoitettuja huolintapalveluja hoitaa neljä lentoyhtiötä, eli TAP, Portugalia, KLM ja GB Air. Näiden palvelujen osalta direktiivissä ei kuitenkin tavallisesti rajoiteta omahuolintaoikeutta.

2 **Portugalin viranomaisten tarkoittamat rajoitteet**

12) Portugalin viranomaisten esittämistä asiakirjoista kävi ilmi, että matkustajilla ei ole läheskään riittävästi tilaa lähtöselvityshallissa. Liikenne ei ole lentoasemalla säännöllistä, ja näihin toimintoihin on käytettävissä tilaa vain 500 neliömetriä ja 18 lähtöselvityspistettä. Tämän vuoksi ruuhka-aikoina, erityisesti perinteisinä loma-aikoina jouluna ja pääsiäisenä, lähtöselvityshalli on täynnä lähtöselvitystä odottavia matkustajia. Lisäksi useimmilla matkustajilla on useita matkalaukkuja ja heitä saattamassa on sukulaisia. Tällainen tilanne pahentaa ruuhkia.

13) Portugalin viranomaisten esittämien asiakirjojen mukaan lähtöselvitystoimien moitteeton hoitaminen edellyttäisi sitä, että yhtä lentoa varten käytettäisiin keskimäärin kolmea lähtöselvityspistettä, joista yksi on tarkoitettu erityisesti liikematkustajille. Portugalin viranomaisten mukaan tämän vuoksi on vaikeata tarjota moitteetonta palvelua ruuhka-aikoina.

14) Lentoasemasta tehdyistä tutkimuksista kävi ilmi, että liikennemäärä edellyttäisi 24:ää lähtöselvityspistettä vuodesta 1998 alkaen ja 26:ta lähtöselvityspistettä vuonna 1999. Nämä luvut perustuvat lähtöselvityspisteiden keskimääräiseen aukioloaikaan (90 minuuttia), vuotuiseen kuuden prosentin liikennemäärän kasvuun ja oletukseen, jonka mukaan A-luokan lentokoneen (enintään 160 matkustajaa) lähtöselvitys edellyttää kahta lähtöselvityspistettä, B-luokan lentokoneen (161—300 matkustajaa) lähtöselvitys kolmea lähtöselvityspistettä ja C-luokan lentokoneen (yli 300 matkustajaa) lähtöselvitys neljää lähtöselvityspistettä.

15) Portugalin viranomaisten mukaan pyrkimys tasapainottaa lentoaseman liikennemäärän kasvu ja laadukkaiden huolintapalveluiden tarjoaminen estää tällä hetkellä uusien palveluntarjoajien hyväksymisen kyseessä oleviin luokkiin kuuluvien palvelujen osalta.

3 **Asianomaisten osapuolten huomiot**

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

Yksi liikenteenharjoittaja on ilmaissut, että poikkeuksessa tarkoitettuja palveluja on mahdoton avata kokonaan kilpailulle lyhyellä aikavälillä.

4 **Poikkeuksen arviointi direktiivin 96/67/EY säännösten kannalta**

4.1 *Maahuolintaa koskevat voimassa olevat säännöt*

4.1.1 ***Mahdollisuudet rajoittaa pääsyä markkinoille***

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

18) Yleiset säännöt, jotka koskevat omahuolinnan harjoittamista Portugalin viranomaisten ilmoituksessa mainittujen maahuolintapalvelujen osalta, vahvistetaan direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa. Nämä säännöt sisältyvät Portugalin antamaan säädökseen [4], jolla direktiivin säännökset

[4] Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República-23.7.1999-I Série-A N.º 170, s. 4588.

saatetaan osaksi Portugalin lainsäädäntöä. Direktiivin säännösten mukaan matkustajille omahuolintana tarjottavien palvelujen on oltava kokonaan avoimia lentoasemilla toimiville palveluntarjoajille.

19) Jos kuitenkin tilojen tai kapasiteetin erityiset rajoitteet erityisesti ruuhkautumisen ja tilojen käyttöasteen vuoksi estävät luvan antamisen omahuolinnan harjoittamiselle direktiivissä säädetyssä laajuudessa, kyseessä oleva jäsenvaltio voi direktiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla rajoittaa omahuolinnan harjoittamiseen oikeutettujen käyttäjien lukumäärää. Kyseiset käyttäjät on valittava asiaankuuluvilla, puolueettomilla, avoimilla ja syrjimättömillä perusteilla. Portugalin viranomaiset ovat päättäneet tämän perusteella ja Portugalin antaman säädöksen, jolla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä ([5]), 23 artiklan mukaisesti rajoittaa omahuolinnan harjoittamiseen oikeutettujen käyttäjien lukumäärän neljään Porton lentoasemalla.

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

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

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

Lisäksi poikkeus ei 9 artiklan 2 kohdan mukaan saa

— haitata tarpeettomasti direktiivin tavoitteiden toteuttamista,

— vääristää kilpailua,

— koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen.

21) Kuten komissio muistutti 14 päivänä tammikuuta 1998 tekemissään päätöksissä Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemista ([6]), direktiivin päätavoitteena on vapauttaa maahuolintapalvelujen markkinat. Kolmansille osapuolille asetetut rajoitukset estävät niitä tarjoamasta maahuolintapalveluja ja omahuolintapalveluja vapaasti. Tilannetta voidaan verrata vapaata palvelujen tarjoamista rajoittaviin valtion toimenpiteisiin ([7]). Vaikka toimenpiteitä, joilla suljetaan pois tai kielletään palveluntarjoajien toiminta (tai tässä tapauksessa niiden käyttäjien toiminta, jotka haluavat harjoittaa omahuolintaa), sovellettaisiin yhtäläisesti sekä oman maan että muiden jäsenvaltioiden palveluntarjoajiin ja käyttäjiin, niiden on oltava perusteltuja muilla kuin taloudellisilla pakottavilla yleistä etua koskevilla syillä ja lisäksi niiden on oltava oikein mitoitettuja suhteessa tavoiteltuihin tuloksiin.

4.1.2 ***Menettely***

22) Kuten Frankfurtin ja Düsseldorfin lentoasemia koskevissa komission päätöksissä ([8]) todetaan, komission on tarkasteltava seuraavia seikkoja:

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

— suunnitelma toimenpiteistä, joilla rajoitteet voidaan poistaa,

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

23) Poikkeuksen myöntämisellä ei ole tarkoitus antaa lentoasemalle yleistä mukautumisaikaa sen ajan lisäksi, josta säädetään direktiivin 1 artiklassa. Sen tarkoituksena on auttaa lentoasemaa selviämään erityisistä rajoitteista, joita markkinoiden avaamisen yhteydessä saattaa esiintyä. Tämän vuoksi poikkeusta on tarkasteltava niiden erityisrajoitteiden perusteella, joiden väitetään estävän markkinoiden avaamisen säädetyssä aikataulussa. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan jokaista poikkeusta tulkitaan tiukasti ja poikkeuksen kattavuus on määritettävä ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen tavoitteet ([9]).

24) Poikkeusta on siis tarkasteltava näiden eri näkökohtien kannalta.

25) Komissio on direktiivin 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huolellisesti tarkastellut ilmoitettuja tila- ja kapasiteettirajoitteita, Portugalin viranomaisten tekemän päätöksen tarkoituksenmukaisuutta näihin rajoitteisiin nähden sekä rajoitteiden poistamiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Komissio käytti tarkastelussaan apuna Portugalin viranomaisten esittämiä asiakirjoja, vierailuaan Porton lentoasemalla 5 päivänä marraskuuta 1999 sekä Aerotec-yhtiön komission pyynnöstä tekemää teknistä arviota. Komissio on ottanut huomioon lentoaseman ja Portugalin hallituksen komission analyysista tekemät huomautukset.

([5]) Decreto-Lei N.º 275/99, Diário da República-23.7.1999-I Série-A N.º 170, s. 4588.

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

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

([8]) Ks. alaviite 6.

([9]) Ks. alaviite 7.

4.2 *Portugalin viranomaisten esittämien rajoitusten tarkastelu*

26) Porton lentoaseman terminaali on suorakaiteen muotoinen ja sen ilmoitettu kapasiteetti on kolme miljoonaa matkustajaa. Vuonna 1997 asemalla oli 2,7 miljoonaa matkustajaa, joten kapasiteettiraja saavutettaneen piakkoin. Porton lentoasema kehittyy voimakkaasti, ja tämän vuoksi sen on toteutettava kunnianhimoisia laajennustoimenpiteitä. Lomakohteiden lentokenttänä sille on ominaista erittäin vilkas liikenne ruuhka-aikoina. Terminaalissa on 18 lähtöselvityspistettä, joista kuusi on pysyvästi TAP:n ja kaksi Portugalian käytössä. Nämä kaksi lentoyhtiötä käyttävät lisäksi muita lähtöselvityspisteitä tarpeittensa mukaan. Lisäksi KLM ja GB Air vuokraavat väliaikaisesti lähtöselvityspisteitä hoitaakseen omat lähtöselvityksensä omahuolintana. Näiden neljän yhtiön omahuolintatoimien osuus on noin 70 prosenttia liikenteestä. Lentoasemalla ei ole putkipaikkoja, joten lentokoneisiin joudutaan siirtymään asematasoalueelta käsin.

27) Kolmansille osapuolille tarjottavia matkustajien huolintapalveluja hoitaa tällä hetkellä ainoastaan TAP. Se käyttää Portugalian tavoin ensin sillä pysyvästi käytössä olevia lähtöselvityspisteitä ja tarvittaessa tämän jälkeen lisälähtöselvityspisteitä. Tämän vuoksi uuden palveluntarjoajan hyväksyminen vaikuttaisi ainoastaan TAP:n hoitamiin toimiin, sillä se on ainoa yhtiö, joka hoitaa kolmansille osapuolille tarjottavia huolintapalveluja. Portugalin viranomaisten mukaan nämä toimet on hoidettu ruuhka-aikoina epätyydyttävästi eikä ole epäilystäkään siitä, etteikö kyllästymispistettä saavutettaisi aika ajoin. Ongelma johtuu kuitenkin siitä, että 500 neliömetrin suuruinen lähtöselvityshalli on liian pieni ottamaan ruuhka-aikoina vastaan lähtöselvitystä odottavia matkustajia, sekä lähtöselvityspisteiden lukumäärästä. Tämä ei kuitenkaan johdu lähtöselvitystä hoitavasta yrityksestä, olipa tämä omahuolintaa harjoittava nykyinen käyttäjä tai uusi tulokas.

Lisäksi TAP:n omahuolintana tai kolmansille osapuolille tarjottavana palveluna hoitamien lentojen lähtöselvitystä ei tehdä missä tahansa yhtiön lähtöselvityspisteessä yhdessä muiden lentojen kanssa, kuten eräillä muilla lentoasemilla. Lähtöselvityspisteet avataan yhtä lentoa varten kaksi tuntia ennen lähtöä tai jopa kolme tuntia ennen lähtöä tilauslentojen osalta, eivätkä matkustajat voi hoitaa lähtöselvitystä kuin tietyissä lähtöselvityspisteissä. Poikkeuksen tästä muodostavat ainoastaan TAP:n liikematkustajille tarkoitetut lähtöselvityspisteet. Tämän vuoksi uuden lennon lähtöselvitys aloitetaan lähtöselvityspisteessä vasta sen jälkeen, kun edellisen lennon lähtöselvitys on päättynyt. Viime hetkellä tehtävät lähtöselvitykset voidaan kuitenkin aina tehdä liikematkustajille tarkoitetussa lähtöselvityspisteessä. Tämän vuoksi lentoyhtiön ei tarvitse pitää lähtöselvityspisteitä miehitettynä koko päivää, koska lähtöselvitys tehdään lentokohtaisesti. Jos 18:aa lähtöselvityspistettä käytetään vain yhtä lentoa varten kerrallaan, palveluntarjoajien laadulla ei ole käytännössä merkitystä, koska lähtöselvityspisteiden lukumäärä pysyy muuttumattomana lentokohtaisen lähtöselvitysjärjestelmän vuoksi eikä myöskään kapasiteetti lisäänny.

28) Olisi kuitenkin tutkittava, aiheuttaako tiettyjen lentojen päällekkäisyys käytännössä erityisongelmia, jos uusia palveluntarjoajia hyväksyttäisiin. Tavallisesti näin tuskin kävisi, koska tällä hetkellä TAP hoitaa kaikki kolmansille osapuolille tarjottavien huolintapalvelujen piiriin kuuluvien lentojen huolintapalvelut. TAP hoitaa siis tiettyinä aikoina omat lentonsa omahuolintana samalla kun se tarjoaa huolintapalveluja kolmansille osapuolille muissa lähtöselvityspisteissä. Käytännössä mitään erityisiä ongelmia ei aiheudu siitä, että eri lähtöselvityspisteissä tehdään lähtöselvitys samalle lennolle, jonka huolintapalvelujen tarjoaja on kuitenkin eri.

29) Palvelujen laatu otetaan huomioon vain jos sillä on vaikutusta muihin asiakkaisiin tai muihin palveluntarjoajiin. Tilojen ahtauteen liittyvä ongelma ei kuitenkaan riipu lähtöselvityspalvelujen tarjoajien lukumäärästä. Jos lentoyhtiö haluaa harjoittaa omahuolintaa, sen omat palvelut eivät kuulu muille, koska se hoitaa itse omat lentonsa.

30) Komissio tarkastelee tilannetta lentoaseman huonoimman mahdollisen tilanteen, eli vuoden kiireisimmän kuukauden kiireisimmän päivän perusteella. Tässä tapauksessa kyseessä on 19 päivä joulukuuta 1998, jolloin tehtiin 16 369 matkustajan lähtöselvitys. Tässä yhteydessä on muistutettava, että vuonna 1998 ainoastaan viitenä päivänä ylitettiin 10 000 matkustajan raja. Lentoaikataulun mukaan lähtöselvityspisteiden puute oli pahimmillaan noin klo 9.00 ja keskipäivällä. Toisaalta kyseinen ongelma on olemassa jo tällä hetkellä eikä uuden palveluntarjoajan hyväksymisellä olisi suoraa vaikutusta kyseisiin aikoihin, koska lähtöselvityspisteet ovat lentokohtaisia, kun taas toisaalta tämä tilanne johtuu suoranaisesti siitä, että kyseisinä aikoina on tehtävä tilauslentojen lähtöselvityksiä. Lähtöselvityspisteiden jakoa koskevissa säännöissä määrätään kuitenkin, että vaikka reittilentojen lähtöselvitys on tehtävä määräajassa, tilauslentojen lähtöselvitysaikoja voidaan säännellä lähtöselvityspisteiden paremman hallinnon varmistamiseksi. Kaikki tilauslennot ovat itse asiassa satunnaisia ja lentoasema hyväksyy ne tapauskohtaisesti. Lentoasema voi asettaa niille vaatimuksia erityisesti lähtöselvitysaikojen osalta. Lentoaikatauluista ilmenee, että tiettyinä aikoina lentoja voitaisiin ottaa vastaan, joten tilauslentojen siirtäminen näihin ajankohtiin estäisi edellä mainitun ongelmatilanteen syntymisen. Lentoaseman ei ole näin ollen syytä esittää ongelmia, jotka se voi itse ratkaista.

31) Lähtöselvityspisteiden tarkastelusta kävi myös ilmi, että 18:sta lähtöselvityspisteestä kuusi on pysyvästi TAP:n ja kaksi Portugalian käytössä. Nämä kaksi lentoyhtiötä käyttävät myös muita lähtöselvityspisteitä tarpeittensa

mukaan GB Airin ja KLM:n tavoin. Tällainen joustavuus osoittaa, ettei tietokonejärjestelmästä aiheudu ongelmia, joten uuden palveluntarjoajan hyväksyminen olisi tältä osin mahdollista.

32) Portugalin viranomaisten esittämissä asiakirjoissa ei mainita henkilökunnan toimistotiloihin tai leposaleihin liittyviä erityisongelmia. Paikalla tehty tarkastus osoitti, että tilaa voitaisiin saada matkatavaroiden lajitteluhallista heti lähtöselvityspisteiden takaa muiden palveluntarjoajien tilojen vierestä.

33) Lopuksi Portugalin viranomaiset ilmoittivat, että suunnitteilla olevien terminaalin laajennustöiden ei pitäisi vaikuttaa lähtöselvitystoimintojen sujuvuuteen.

34) Portugalin viranomaiset eivät näin ollen ole osoittaneet mahdottomaksi avata markkinoita direktiivissä säädetyssä laajuudessa.

4.3 *Toimenpidesuunnitelma*

35) Portugalin viranomaisten esittämässä asiakirjassa esitetään direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti toimenpidesuunnitelma, jolla mainitut rajoitteet pyritään poistamaan.

36) Nämä toimenpiteet muodostavat osan laajasta lentoaseman uudistus- ja laajennustyöstä, jonka tarkoituksena on vastata liikennemäärän kasvuun rakentamalla uusi rullaustie ja uusia ilma-aluspaikkoja sekä uusi kerros terminaaliin, jolloin lähtö- ja saapumisalueet voidaan erottaa.

37) Kyseessä olevassa poikkeuksessa tarkoitettujen maahuolintapalvelujen osalta tarkoituksena on kaksinkertaistaa lähtöselvityspisteiden lukumäärä ja suurentaa lähtöselvityshallia, rakentaa uusi matkatavaroiden lähtöhalli, jossa kaikki matkatavarat voidaan läpivalaista, sekä rakentaa viisi lähtöporttia, joiden kävelysillat voidaan sovittaa kaikkien lentokonetyyppien mukaisiksi. Portugalin viranomaisten mukaan näiden toimenpiteiden avulla voidaan vastata liikennemäärän kasvun aiheuttamiin haasteisiin ja poistaa kyseessä olevat rajoitteet. Lisäksi vuonna 2001 pitäisi olla mahdollista avata maahuolintamarkkinat direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa säädettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

38) Koska Portugalin viranomaisten mainitsemien rajoitteiden olemassaoloa ei ole kuitenkaan voitu osoittaa direktiivin 9 artiklan mukaisesti, lentoaseman esittämiä toimenpiteitä ei tarvitse tutkia tarkemmin kyseisten rajoitteiden poistamiseksi.

39) Tästä syystä ei myöskään ole tarpeen tutkia, onko toimenpide direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukainen.

5 **Päätelmä**

40) Komissio toteaa, että Porton lentoaseman on vastattava siellä tiettyinä aikoina esiintyvien ruuhkien asettamiin haasteisiin ja että Portugali on tehnyt kehityssuunnitelman ongelmien ratkaisemiseksi. Erityisesti matkatavaroiden lähtöselvitysalue on liian ahdas tiettyinä aikoina, jonka vuoksi siellä on erittäin vaikeata tehdä samanaikaisesti lukuisten reitti- ja tilauslentomatkustajien lähtöselvitykset. Toisaalta, koska ongelmat johtuvat lähtöselvityshallista eivätkä lähtöselvityspisteistä ja koska lentojen parempi suunnittelu saattaisi ratkaista osan näistä ongelmista, ei ole voitu osoittaa, että omahuolintaa harjoittavien käyttäjien lukumäärän nousu heikentäisi lähtöselvitystoimia tai että uusien käyttäjien hyväksyminen ei olisi mahdollista direktiivin 9 artiklan mukaisesti.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Direktiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella Porton lentoasemalle (Francisco Sa Cameiro de Porto) myönnetty poikkeus, josta ilmoitettiin komissiolle 11 päivänä lokakuuta 1999, ei täytä direktiivin 9 artiklassa säädettyjä edellytyksiä. Tämän vuoksi Portugali ei saa soveltaa kyseistä poikkeusta.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Portugalin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 10 päivänä tammikuuta 2000.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja