

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/424 DA COMISSÃO**de 11 de março de 2015****relativa à aprovação da decisão de derrogação, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 96/67/CE do Conselho, no respeitante à prestação de determinados serviços de assistência em escala no aeroporto internacional de Zagrebe***[notificada com o número C(2015) 473]***(apenas faz fé o texto em língua croata)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

1. A DECISÃO DE DERROGAÇÃO NOTIFICADA

- (1) Por ofício de 13 de agosto de 2014, recebido pela Comissão em 1 de setembro de 2014, as autoridades croatas notificaram, nos termos do artigo 9.º, n.º 3, da Diretiva 96/67/CE (a seguir designada por «Diretiva»), a decisão de derrogação do Governo da República da Croácia, adotada nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alíneas b) e d), da Diretiva, no respeitante ao aeroporto internacional de Zagrebe. As autoridades croatas prestaram informações suplementares por ofício de 1 de dezembro de 2014, recebido pela Comissão em 17 de dezembro de 2014, em complemento da notificação.
- (2) A decisão notificada prevê duas derrogações. Em primeiro lugar, reserva a um único prestador as categorias de serviços de assistência em escala enumeradas nos pontos 3, 4 e 5, com exceção do ponto 5.1, do anexo da Diretiva, designadamente assistência a bagagem, assistência a carga e correio no respeitante ao tratamento físico da carga e do correio, tanto à chegada como à partida ou em trânsito entre o terminal aéreo e a aeronave, e assistência a operações na plataforma de estacionamento, excetuando a orientação da aeronave no solo. Em segundo lugar, proíbe a autoassistência para as três categorias de serviços de assistência em escala, excetuando a orientação da aeronave no solo. Ambas as derrogações são aplicáveis por um período de dois anos, desde 1 de janeiro de 2015 até 31 de dezembro de 2016.

2. A SITUAÇÃO ATUAL NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE ZAGREBE

- (3) O aeroporto internacional de Zagrebe é explorado pela Zagreb International Airport Jsc. O aeroporto movimentou 2,3 milhões de passageiros em 2013.
- (4) O aeroporto internacional de Zagrebe dispõe atualmente de um terminal de passageiros e está em fase de construção um novo terminal de passageiros com infraestruturas associadas (plataforma de estacionamento, vias de acesso e parques de estacionamento). O novo terminal será concluído e entrará em funcionamento o mais tardar até ao final de 2016. Terá uma capacidade de 5 milhões de passageiros. O atual terminal será encerrado, exceto para utilização pelo setor da aviação geral e diversas outras atividades (arrendamento de escritórios, etc.).
- (5) De acordo com as autoridades croatas, as limitações do atual terminal, tanto em termos de infraestrutura como operacionais, não permitiriam a introdução, de forma económica e eficaz, de prestadores de serviços de assistência em escala adicionais no período de construção do novo terminal. Quando estiver concluída a construção do novo terminal de passageiros e da nova plataforma de estacionamento e tiverem início as respetivas operações, ficarão sanados os problemas de espaço e capacidade associados à infraestrutura existente.
- (6) De acordo com as autoridades croatas, o acesso ao mercado para a prestação de assistência a bagagem, assistência a operações na plataforma de estacionamento e assistência a carga e correio está atualmente aberto. No entanto, até à data, nenhum prestador de serviços de assistência em escala a terceiros apresentou um pedido de emissão de uma autorização e de uma licença para a prestação de tais serviços no aeroporto internacional de Zagrebe. Estes serviços são atualmente prestados aos utilizadores do aeroporto pela Zagreb International Airport Jsc. através de uma filial que é propriedade integral desta.
- (7) A liberdade de exercício da autoassistência é igualmente aplicável no aeroporto internacional de Zagrebe. Porém, apenas uma companhia aérea pratica atualmente a autoassistência em relação a uma subcategoria de serviços de assistência a operações na plataforma de estacionamento (carga e descarga de alimentos e bebidas). Nenhuma outra transportadora aérea manifestou interesse na autoassistência.

⁽¹⁾ JO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

- (8) O aeroporto internacional de Zagrebe dispõe de instalações de triagem para a bagagem registada localmente e toda a bagagem em transferência. A superfície das instalações de triagem é de 515 m². A zona de triagem situa-se ao nível do subsolo da parte central do terminal.
- (9) O aeroporto internacional de Zagrebe dispõe de um terminal de carga com uma superfície total de 2 160 m² e todo o processo de assistência a carga tem lugar neste entreposto. Devido a significativas limitações de espaço, todo este processo é realizado manualmente, utilizando ferramentas manuais e empilhadores. Uma plataforma operacional de entrega e recolha de carga com uma rampa de entrada/saída única está situada do lado terra do entreposto.
- (10) O terminal de carga do aeroporto internacional de Zagrebe movimentava entre 8 000 e 8 500 toneladas de carga e correio por ano, representando o correio entre 1 000 e 1 500 toneladas por ano.
- (11) O aeroporto internacional de Zagrebe dispõe de uma plataforma de estacionamento para a aviação comercial com uma superfície total de 140 000 m² e 22 posições e de uma plataforma de estacionamento para a aviação geral com uma superfície total de 28 000 m² e capacidade para 20 aeronaves.

3. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS

- (12) Nos termos do artigo 9.º, n.º 3, da Diretiva, a Comissão publicou um resumo da decisão de derrogação notificada pelas autoridades croatas no *Jornal Oficial da União Europeia* e convidou as partes interessadas a comunicarem-lhe as suas observações.
- (13) A Comissão recebeu uma observação de um prestador de serviços de assistência em escala, inquirindo sobre se seria organizado um processo de concurso durante o período de derrogação, de modo a permitir ao prestador selecionado iniciar as operações mal termine esse período. Não foram recebidas outras observações das partes interessadas.

4. AVALIAÇÃO DA DECISÃO DE DERROGAÇÃO À LUZ DA DIRETIVA

- (14) As autoridades croatas basearam a sua decisão de derrogação no artigo 9.º, n.º 1, alíneas b) e d), da Diretiva, que autorizam, em caso de condicionalismos específicos de espaço ou capacidade disponíveis, a reservar a um único prestador uma ou mais categorias de serviços referidas no artigo 6.º, n.º 2, e a proibir o exercício da autoassistência em relação às categorias de serviços mencionadas no artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva.
- (15) Em conformidade com o artigo 9.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva, as autoridades croatas indicaram que as duas derrogações são aplicáveis às categorias de serviços de assistência em escala enumeradas nos pontos 3, 4 e 5, com exceção do ponto 5.1, do anexo da Diretiva, designadamente assistência a bagagem, assistência a carga e correio e assistência a operações na plataforma de estacionamento, excetuando a orientação da aeronave no solo.
- (16) No respeitante à assistência a bagagem, a Comissão considera que, através das informações prestadas, as autoridades croatas demonstraram não ser possível acolher um segundo prestador de serviços a terceiros, para além do departamento de serviços de assistência em escala do aeroporto, ou qualquer utilizador do aeroporto que pratique a autoassistência.
- (17) O espaço operacional é limitado e estreito e a manobra dos carros de bagagem difícil. A triagem da bagagem é particularmente problemática durante os períodos de pico de carga, quando ambas as secções de registo se encontram em funcionamento. Consequentemente, não existe espaço suficiente para permitir a mais de um operador trabalhar eficazmente.
- (18) É impossível resolver este problema de espaço na localização atual, na medida em que a localização das instalações de triagem da bagagem não permite alargá-las a outras áreas. A utilização de um piso subterrâneo não seria uma solução viável devido ao nível das águas subterrâneas e ao risco associado de inundação. A construção de uma extensão das instalações de triagem numa localização externa exigiria igualmente obras de reconstrução significativas, que afetariam profundamente os processos de tráfego existentes e ocasionariam grandes despesas, sendo a eficácia de tais instalações questionável.
- (19) No respeitante à assistência a carga e correio, a Comissão considera que, através das informações prestadas, as autoridades croatas demonstraram não ser possível acolher um segundo prestador de serviços a terceiros, para além do departamento de serviços de assistência em escala do aeroporto, ou qualquer utilizador do aeroporto que pratique a autoassistência.
- (20) O terminal de carga é de dimensão limitada. A plataforma de entrega e recolha de carga dispõe apenas de uma rampa de entrada/saída única, que reduz de forma significativa as funções operacionais da plataforma quando diversos reboques estão estacionados no interior do espaço fechado, enquanto aguardam ou realizam operações de carga e descarga. Consequentemente, não existe espaço para acolher um operador suplementar.

- (21) A Comissão assinala igualmente neste contexto que o volume de carga e correio é de cerca de 8 000 e 8 500 toneladas por ano, valor que se situa bastante abaixo do limiar de 50 000 toneladas de carga previsto na Diretiva para a obrigação de abertura da assistência em escala a terceiros e de autorização da autoassistência.
- (22) No respeitante à assistência a operações na plataforma de estacionamento, excetuando a orientação da aeronave no solo à chegada e à partida, a Comissão considera que, através das informações prestadas, as autoridades croatas demonstraram não ser possível acolher um segundo prestador de serviços a terceiros, para além da filial de assistência em escala do aeroporto, nem qualquer utilizador do aeroporto que pratique a autoassistência.
- (23) O programa de voo do aeroporto internacional de Zagrebe caracteriza-se por três picos de carga de curta duração, a saber, um pico de carga de manhã, um pico de carga à tarde e um pico de carga à noite. No decurso destes picos de carga, devem ser postas em funcionamento, durante períodos de tempo relativamente curtos, diversas unidades de equipamento distintas, a fim de dar resposta a todas as solicitações relacionadas com a assistência às aeronaves em tempo oportuno.
- (24) O espaço necessário para o estacionamento de um número tão significativo de unidades de equipamento constitui um problema. Tendo em conta a área ocupada por edifícios e outras construções, não existe espaço disponível na proximidade da posição de estacionamento das aeronaves para estacionamento de unidades de equipamento suplementares. As necessidades de espaço de estacionamento para o equipamento existente já constituem um problema para a administração do aeroporto. A situação agrava-se durante o inverno, quando os veículos de remoção e eliminação da neve estão igualmente estacionados no espaço de estacionamento limitado. Devido a esta falta de espaço para estacionamento não é, por conseguinte, possível acolher um segundo operador.
- (25) As limitações supramencionadas, relacionadas com a falta de espaço para estacionamento, não são todavia aplicáveis à orientação da aeronave no solo, na medida em que tais serviços não exigem equipamento volumoso. Estes serviços não são abrangidos pela decisão de derrogação notificada pelas autoridades croatas, pelo que não haverá limitações no número de prestadores de serviços de orientação das aeronaves no aeroporto internacional de Zagrebe.
- (26) Depreende-se igualmente das informações de que dispõe a Comissão que a construção de um novo terminal no aeroporto internacional de Zagreb teve início em dezembro de 2013. A primeira fase da construção de um novo terminal deverá estar concluída em 2016 e o terminal deverá entrar em funcionamento até ao final de 2016. O novo terminal terá uma capacidade de 5 milhões de passageiros por ano e incluirá um novo sistema de bagagem plenamente integrado, uma nova plataforma de estacionamento, bem como novos caminhos de circulação e vias de serviço. As autoridades croatas explicaram que a construção e a entrada em funcionamento do novo terminal superarão as atuais limitações de espaço e capacidade. A construção e a exploração do novo terminal podem, por conseguinte, ser consideradas uma medida adequada para superar os condicionalismos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 2, alínea b).
- (27) As derrogações previstas na decisão notificada pelas autoridades croatas são limitadas no tempo, ou seja, por um período de dois anos. Consequentemente, satisfazem os requisitos previstos no artigo 9.º, n.º 6, da Diretiva.
- (28) Por último, à luz do que precede e, designadamente, da situação existente no aeroporto internacional de Zagrebe, das limitações de tais derrogações em termos de âmbito de aplicação material e temporal e das medidas adotadas para superar as atuais limitações, a Comissão considera que as derrogações não prejudicam indevidamente os objetivos da Diretiva, não dão origem a distorções da concorrência entre prestadores de serviços de assistência em escala e/ou utilizadores do aeroporto que pratiquem a autoassistência e não são mais amplas do que necessário, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 2, segundo parágrafo, da Diretiva.
- (29) Neste contexto, foram igualmente tidos em conta os seguintes factos: as limitações previstas pelas derrogações são aplicáveis de forma não discriminatória a todos os (potenciais) prestadores de serviços de assistência em escala, para além do departamento de serviços de assistência em escala do aeroporto, e a todos os utilizadores do aeroporto que pratiquem a autoassistência; até à data, nenhum prestador de serviços de assistência em escala ou utilizador do aeroporto apresentou um pedido para ser autorizado a exercer atividades de assistência em escala no aeroporto internacional de Zagrebe, embora não existam atualmente limitações de acesso para prestadores de serviços a terceiros ou limitações do direito à autoassistência; e nenhuma parte interessada apresentou objeções à decisão de derrogação. No que se refere às observações recebidas relacionadas com um possível processo de concurso, a Comissão recorda a obrigação de as autoridades croatas cumprirem, em tempo oportuno, todas as regras pertinentes do direito da União a este respeito, incluindo o artigo 11.º da Diretiva.
- (30) A presente decisão não prejudica o artigo 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos do qual é incompatível com o mercado interno e proibido, na medida em que tal seja suscetível de afetar o comércio entre os Estados-Membros, o facto de uma ou mais empresas explorarem de forma abusiva uma posição dominante no mercado interno ou numa parte substancial deste.

5. CONCLUSÃO

- (31) Consequentemente, à luz do resultado da análise efetuada pela Comissão e após consulta da República da Croácia, deve ser aprovada a decisão de derrogação adotada por este Estado-Membro, nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alíneas b) e d), da Diretiva, respeitante ao aeroporto internacional de Zagrebe, notificada à Comissão em 1 de setembro de 2014 e 17 de dezembro de 2014.
- (32) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Consultivo, mencionado no artigo 10.º da Diretiva,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É aprovada a decisão de derrogação adotada pela República da Croácia nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alíneas b) e d), da Diretiva 96/67/CE, respeitante ao aeroporto internacional de Zagrebe, notificada à Comissão em 1 de setembro de 2014 e 17 de dezembro de 2014.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Croácia.

Feito em Bruxelas, em 11 de março de 2015.

Pela Comissão
Violeta BULC
Membro da Comissão
