



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.1.2007
KOM(2006) 821 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen af Rådets Direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen af Rådets Direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996

1. INDLEDNING

1. Den 15. oktober 1996 vedtog Rådet direktiv 96/67/EF om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne. Direktivet var et første skridt i retning af en gradvis åbning af adgangen til ground handling-markedet som et bidrag til at mindske luftfartsselskabernes driftsomkostninger og forbedre tjenesteydelsernes kvalitet. Direktivets artikel 22 indeholder et krav om, at Kommissionen udarbejder en rapport om gennemførelsen af direktivet. Nærværende rapport fra Kommissionen har til formål at opfylde denne forpligtelse.
2. Der blev på anmodning af Kommissionen i 2002 gennemført en undersøgelse af kvaliteten og effektiviteten af ground handling-ydelser i EU's lufthavne som følge af gennemførelsen af Rådets direktiv 96/67/EF. Kommissionen har offentliggjort denne undersøgelse på sin website¹, da den indeholder værdifulde oplysninger om de økonomiske følger af direktivet i de forskellige medlemsstater.
3. Der mindes om, at direktivet foretager en vigtig skelnen mellem to typer ground handling-ydelser: (1) De tjenesteydelseskategorier, hvor der i lufthavne, der når en vis tærskel, er fri adgang for leverandører af ground handling-ydelser, og hvor lufthavnsbrugerne frit kan udføre egen-handling, og (2) det begrænsede antal specifikke kategorier af ground handling-ydelser², som i visse lufthavne kan være forbeholdt et begrænset antal leverandører af ground handling-ydelser og brugere af egen-handling. Sidstnævnte betegnes i almindelighed som begrænsede tjenesteydelser, og denne terminologi bruges i den efterfølgende tekst.

2. UNDERSØGELSENS KONKLUSIONER

4. Gennemførelse af direktivet i national lovgivning

Gennemførelsen af direktivet i den nationale lovgivning i medlemsstaterne er i de fleste tilfælde forløbet relativt glat, selvom Kommissionen har måttet føre brevveksling og samråd med mange medlemsstater for at præcisere og give information og bistand om den korrekte gennemførelse af direktivet. Noget andet var den temmelig langsommelige afslutning på gennemførelsen: De fleste fik direktivet omsat til national lovgivning før 1999, mens fire medlemsstater først fik vedtaget lovgivningen i 1999 og én så sent som år 2000.

¹ www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm. Undersøgelsen er gennemført af SH&E International Air Transport Consultancy, London.

² Dvs. bagagehåndtering, forpladshandling, brændstof- og oliepåfyldning, fysisk håndtering af fragt og post mellem lufthavnsbygningen og flyet.

5. I to tilfælde havde Kommissionen været uenig med medlemsstaterne om den måde, de gennemførte direktivets artikel 18 på, hvori det bestemmes, at medlemsstaterne har lov til at træffe de nødvendige foranstaltninger til sikring af arbejdstagernes rettigheder. Kommissionen anlagde den betragtning, at den af de pågældende medlemsstater vedtagne lovgivning var i strid med den effektive gennemførelse af direktivet. Domstolen gav i sin efterfølgende kendelse Kommissionen ret³, og én medlemsstat har nu efterlevet domstolskendelsen. Kommissionen overvejer at indklage den anden medlemsstat på grundlag af artikel 228 i traktaten.
6. Undtagelser på grundlag af direktivets artikel 9

Når der forekommer specifikke plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger i en lufthavn, kan medlemsstaten beslutte at begrænse antallet af leverandører af ground handling-ydelser. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om alle de undtagelser, de træffer afgørelse om. Kommissionen har på grundlag af artikel 9 modtaget 10 meddelelser. Den har efter at have gennemført undersøgelser godkendt otte undtagelser og afvist to. Nedenfor følger en liste over de berørte lufthavne.

Lufthavn	Dato for Kommissionens afgørelse	Undtagelsen givet indtil
Frankfurt	14. januar 1998	1. januar 2001
Hamborg	30. oktober 1998	31. december 2000
Stuttgart	30. oktober 1998	31. december 2000
Berlin Tegel	27. april 1999	31. december 2000
Düsseldorf	14. januar 1998	31. december 2000
Düsseldorf	5. januar 2000	31. december 2001
Paris CDG	27. april 1999	31. december 2000
Funchal	10. januar 2000	31. december 2001

De undtagelser, der var blevet anmodet om af henholdsvis lufthavnen Köln/Bonn den 30. oktober 1998 og Oporto den 10. januar 2000, blev ikke givet.

Bilag A giver et generelt billede af de kapacitets- og pladsbegrænsninger, lufthavnsoperatørerne stødte på efter direktivets gennemførelse. Dette bilag er baseret på en postbesørget spørgeskemaundersøgelse og omfatter ikke alle store EU-lufthavne⁴. Det lader til, at bortset fra de ovennævnte lufthavne, hvis anmodning om undtagelse var blevet imødekommet, havde de fleste lufthavne efter direktivets ikrafttræden ingen problemer med at rumme nye leverandører af handling-ydelser, eller også kunne de hurtigt få en løsning på plads. Denne opfattelse deles i vid udstrækning af leverandørerne af tjenesteydelser.

7. Direktivets gennemførelse

Direktivets artikel 1, stk. 4 indeholder krav om, at Kommissionen en gang om året offentliggør en liste over fællesskabslufthavne, hvor ground handling-markedet skal åbnes i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i direktivet. Den seneste liste blev

³ Domstolens kendelse af 9. december 2004, sag C-460/02 Kommissionen mod Republikken Italien. Domstolens kendelse af 14. juli 2005, Kommissionen mod Forbundsrepublikken Tyskland, sag C-386/2003.

⁴ Det samme gælder for bilag E, F, G, H og I.

offentliggjort den 17. november 2006⁵. Denne liste bygger på statistikkerne for passager- og fragtrafikken i 2005 og er vedhæftet som *bilag B*. Ifølge listen var der det år 95 lufthavne med over to millioner passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt, mens 49 lufthavne lå under denne tærskel, men havde en årlig trafik på over en million passagerbevægelser eller 25 000 tons fragt.

Af disse 144 lufthavne var der kun 13 lufthavne i de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004, der nåede op over minimumstærskelen på en million passagerbevægelser/25.000 tons fragt⁶.

De konsekvenser af direktivets gennemførelse, der er beskrevet nedenfor, har hovedsagelig at gøre med lufthavnene i de 15 gamle medlemsstater, da lufthavnene i de "nye" medlemsstater indtil nu kun har begrænset erfaring med direktivet.

8. Priser på ground handling

Det er almindelig anerkendt, at priserne på ground handling-ydelser generelt er faldet i næsten alle medlemsstater siden vedtagelsen af direktivet om ground handling. Dette fald anses for mere synligt i de medlemsstater, der havde handling-monopoler eller et stærkt reguleret marked før 1996. Man anerkender derfor, at direktivets positive indvirkning på konkurrencen kan have medført dette fald, selvom det også hævdes, at udviklingen inden for luftfartsbranchen også kan have været en vigtig medvirkende årsag til prispresset, da lavprisselskaberne inden for luftfarten har presset ground handling-leverandørerne til at sætte priserne ned. *Bilag C* viser den prisudvikling i en række EU-lufthavne, der har fundet sted siden direktivets gennemførelse. Bilaget illustrerer det generelle prisfald set fra de respektive markedsdeltageres synsvinkel, selvom de præcise procentsatser varierer. Der hersker derfor ikke en ensartet opfattelse af det nøjagtige fald i priserne.

9. Ground handlingens kvalitet

Ændringerne i kvalitetsniveauet efter direktivets vedtagelse og gennemførelse ser ud til at svinge fra lufthavn til lufthavn. De berørte parter har forskellige opfattelser, hovedsagelig set ud fra deres respektive konkurrencemæssige position på markedet før og efter direktivets gennemførelse, men de tilfælde, hvor de berørte parter i almindelighed anerkender, at der er sket en stigning i kvalitetsniveauerne, overstiger langt de spredte tilfælde, hvor man har konstateret en forværring. Bortset fra disse to valgmuligheder - højere eller lavere kvalitetsniveauer - forekommer der tilfælde uden ændringer i kvalitetsniveauet. Generelt er opfattelsen, at den øgede markedsadgang har medført en højere grad af konkurrence, en forøgelse af det frie valg mellem leverandører af tjenesteydelser og et fald i prisen på disse ydelser. Det er primært luftfartsselskaberne, der har nydt godt af denne udvikling, men de har hovedsagelig brugt den til at spille de forskellige leverandører ud mod hinanden for at opnå den laveste pris, mens de har lagt mindre vægt på tjenesteydelsernes kvalitet.

10. Der er en tendens til at opfatte spørgsmålet forskelligt alt efter, om man betragter det som leverandør af ground handling-ydelser, lufthavnsoperatør eller luftfartsselskab, der står for sin egen handling eller foretager den for tredjemand (eller begge dele). Generelt er

⁵ EUT C 279 af 17.11.2006.

⁶ Bratislava, Budapest, Larnaka, Ljubljana, Luqa-Malta, Paphos, Prag, Riga, Tallinn, Vilnius, Warszawa, Krakow og Katowice.

konklusionen, at luftfartsselskaberne har haft mere spillerum til at finde en ground handler efter eget valg. Luftfartsselskaberne sætter pris på denne udvikling, da den i mange tilfælde indebærer, at lufthavnens traditionelle monopoler, hvor de ikke blot står for infrastrukturen, men også optræder som leverandører af ground handling-ydelser, er blevet ændret og underkastet konkurrence.

11. Lufthavnene mener, at det i et vist omfang har haft negative følger for serviceniveauet og forvaltningen af selve lufthavnen, da lejlighedsvis svigt i ground handlingen kan forstyrre effektiviteten i lufthavnssystemet som helhed. Brugerudvalget er ikke det mest egnede sted at behandle dette tema, da der er en tendens til, at nationale luftfartsselskaber, som i mange tilfælde udfører egen-handling og dermed ville blive ramt af bestemmelser om kvalitet, har stærk indflydelse i dette udvalg. Det er lufthavnens opfattelse, at de ikke råder over tilstrækkelige redskaber til at behandle sådanne situationer. *Bilag D* giver et overblik over udviklingen i kvalitetsniveauerne i EU's lufthavne siden direktivets gennemførelse. Der er taget højde for opfattelserne af denne udvikling blandt lufthavnsoperatører, lufthavnsbrugerudvalg og ground handling-leverandører i de pågældende lufthavne.

12. Konkurrence

Direktivet har også fået følger for graden af konkurrence i EU's lufthavne, da antallet af leverandører af tjenesteydelser er steget for næsten alle ground handling-kategoriens vedkommende. *Bilag E* viser det antal tredjepartsleverandører af ground handling-ydelser, der fandtes i EU's lufthavne både før og efter direktivets gennemførelse⁷. I hovedparten af de lufthavne, hvor antallet er ændret, er der sket en stigning. Det er kun for brændstof- og oliepåfyldningstjenesternes vedkommende, at antallet af leverandører er forblevet det samme. Hvad egen-handling angår, er antallet enten forblevet det samme eller faldet (anden del af *bilag E*). Tallet i parentes efter hver tjenesteydelseskategori refererer til tjenesteydelseskategoriens nummer som anført i bilaget til direktivet.

13. På trods af disse højere tal, som viser en klar stigning i konkurrencen i lufthavnene, er uafhængige ground handling-leverandører af den opfattelse, at deres kommercielle muligheder er forblevet begrænsede i betragtning af det efter deres mening relativt lille marked, der reelt er åbent for konkurrence, især i de større lufthavne, dvs. den del af markedet, der ikke er i hænderne på lufthavnsoperatøren og/eller luftfartsselskaber med hjemsted i lufthavnen, og som de uafhængige handling-leverandører derfor har mulighed for at erobre. Det forklares af de mange hub-luftfartsselskaber, der ikke blot foretager egen-handling, men som også leverer tredjemandshandling til deres alliance-, code share- eller koncessionspartnere på grundlag af gensidige handling-ordninger mellem luftfartsselskaber ("hvis jeg sørger for din handling i min lufthavn, sørger du for min i din lufthavn"). Hvor lufthavnsoperatøren også arbejder på handling-markedet i sådanne lufthavne, kan den potentielle resterende markedsandel for uafhængige handling-leverandører i realiteten være meget lille. Det ser ikke ud til at være ændret siden direktivets gennemførelse. De uafhængige tjenesteydelsesleverandører hævder, at deres kommercielle muligheder og lønsomhed derfor reelt ikke er blevet bedre. Det synes dog ikke at passe helt med ovennævnte større antal: Hvis kendsgerningerne og tallene faktisk var så moderate for de uafhængige handling-leverandører, som de hævder, ville langt færre af dem være blevet på markedet, end tilfældet er.

14. Udvælgelsesproceduren

⁷ For at gøre billedet fuldstændigt er antallet af luftfartsselskaber med egen-handling også taget med.

I henhold til direktivets artikel 11 skal medlemsstaterne træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at fastlægge en procedure for udvælgelse af leverandører, som ønsker tilladelse til at levere ground handling-ydelser i lufthavne, hvor deres antal begrænses. Hvor en lufthavnsoperatør ikke er direkte eller indirekte involveret i tilvejebringelse af lignende tjenesteydelser, kan de offentlige myndigheder pålægge ham at forstå udvælgelsen. På den måde bliver den instans, der udvælger handling-leverandøren, ikke konkurrent til denne, når handling-leverandøren begynder at udbyde sine tjenester. Men i praksis har den tilsigtede distance og uafhængighed ikke altid været sikret. Der er tilfælde af medlemsstater med økonomisk engagement i lufthavne, der ikke blot stiller lufttransportinfrastruktur til rådighed, men også ground handling-ydelser. Som følge af denne direkte interesse i lufthavnsselskabets lønsomhed fra medlemsstatens side er de pågældende myndigheder ikke altid rede til at træffe det valg, der tjener lufthavnsbrugernes interesse bedst.

15. Det fastslås også i artikel 11, at leverandører af ground handling-ydelser udvælges for en periode på *højest* syv år. Leverandørerne af tjenesteydelserne og luftfartsselskaberne opfatter denne periode som værende for kort til, at de kan genvinde de betragtelige investeringer i personale og udstyr, selvom denne tidsbegrænsning ikke er det eneste aspekt. Tjenesteydelsesleverandørerne finder det også vanskeligt at lægge mere langsigtede strategier, da luftfartsselskaberne er utilbøjelige til at indgå langsigtede kontrakter og forpligtelser. Licenser af *kortere* varighed som fastlagt i visse tilfælde kan gøre det endnu vanskeligere for især nye deltagere at etablere en ny virksomhed, og det kan derfor vise sig at være en hindring for adgangen.

16. Lufthavnsoperatørens deltagelse i ground handling-markedet

I en række medlemsstater (Østrig, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Frankrig, Tyskland, Italien, Malta, Polen, Portugal) deltager lufthavnsoperatøren på ground handling-markedet ved at tilvejebringe handling-ydelser og er således en direkte konkurrent til leverandører af ground handling-ydelser og luftfartsselskaber, der yder disse tjenester til tredjemand. Grunden er, at lufthavnene både i disse og andre medlemsstater generelt er retligt forpligtet til at yde ground handling-tjenester. Begrundelsen herfor er, at man vil forhindre en situation, hvor der findes lufthavne helt uden ground handling-ydelser. Det er ikke desto mindre en kendsgerning, at i mange større lufthavne, hvor tilstrækkeligt mange tjenesteleverandører har interesse i at tilbyde tjenesteydelser, eller hvor lufthavnsbrugerne også yder handling for tredjemand, deltager forvaltningsorganerne i lufthavnene aktivt på markedet ved at tilvejebringe handling-ydelser. I mange sådanne lufthavne indtager de en stærk position, hvilket gør det vanskeligt for en konkurrent eller ny deltager at få (yderligere) andel i markedet.

17. Luftfartsselskaber og handling-leverandører mener, at der sker konkurrenceforvridning i de lufthavne, hvor forvaltningsorganet driver lufthavnen, men samtidig optræder som leverandør af ground handling-ydelser, da forvaltningsorganet kan trække i for mange snore og dermed øve indflydelse på den daglige forretningsgang i lufthavnen, så det ikke bliver en normal konkurrent. Med andre ord er lufthavnsoperatøren på samme tid reguleringsmyndighed, udlejer, infrastrukturoperatør og ground handling-leverandør, og disse roller er i modstrid med hinanden. Det nuværende direktiv er ikke et tilstrækkeligt stærkt redskab til at forebygge denne type situation. Lufthavnene hævder på den anden side, at uafhængige tjenesteudbydere og luftfartsselskaber nyder fordele, som lufthavnsoperatørerne ikke har, da store uafhængige handling-leverandører og luftfartsselskaber med hjemsted i lufthavnen opererer på globalt plan og dermed kan nyde

godt af stordriftsfordele. Tabellen i *bilag F* viser, i hvilke lufthavne i EU lufthavnsoperatøren også arbejder som leverandør af ground handling-ydelser. Tabellen er ikke udtømmende, da ikke alle lufthavne er nævnt.

18. Centraliserede infrastrukturer

Medlemsstaterne har ifølge direktivets artikel 8 lov til at forbeholde lufthavnsoperatøren forvaltningen af de centraliserede infrastrukturer, der bruges ved levering af ground handling-ydelser, hvis kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkning ikke giver mulighed for, at de opdeles eller foretages af mere end én part. Lufthavnsoperatøren kan forlange, at leverandører af ground handling-ydelser og brugere, der udfører egen-handling, anvender disse infrastrukturer og kan kræve betaling for brugen af faciliteterne. Denne bestemmelse har givet anledning til usikkerhed om definitionen af, præcis hvad centraliseret infrastruktur er, og om prisen for at bruge den. Hvad definitionen angår, ser lufthavnsbrugerne i visse medlemsstater intet behov for, at de offentlige myndigheder griber ind her, mens brugerne i andre medlemsstater er for indgriben, men myndighederne har reageret for langsomt. Et mere presserende punkt udgøres af den måde, hvorpå lufthavnene kræver betaling af luftfartsselskaberne for brugen af den centraliserede infrastruktur: Det varierer fra lufthavn til lufthavn, og der hersker ikke gennemsigtighed. Der kan være overlapning med afgifter forbundet med beflyvningen, men da der ikke hersker klarhed om måden, infrastrukturafgiften beregnes på, er det ikke sikkert. Lufthavnens forvaltningsorgan kan eventuelt også give rabat på disse afgifter til sine egne handling-kunder, og det kunne medføre konkurrenceforvridning. Som eksempel nævnes der i *bilag G* for en række EU-lufthavnes og landes vedkommende, om den centraliserede infrastruktur er blevet defineret eller ej, hvad opkrævningsgrundlaget for infrastrukturen er, og om man er stødt på problemer.

19. Adgang til anlæg

I relation til ovennævnte emne garanterer bestemmelsen i direktivets artikel 16 adgang til lufthavnsanlæggene for leverandører af tjenesteydelser og brugere, som ønsker at udføre egen-handling. Artiklen indeholder også en bestemmelse om, at den disponible ground handling-plads i lufthavnen skal fordeles mellem de forskellige leverandører af tjenesteydelser og de forskellige brugere, der udfører egen-handling, for at sikre loyal konkurrence. Lufthavnens forvaltningsorgan kan stille betingelser for en sådan adgang og desuden opkræve en betaling for adgangen, som er blevet defineret som en kommerciel betaling, der skal fastsættes på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. I praksis har ikke alle lufthavne benyttet sig af muligheden for at opkræve betaling: Visse lufthavne opkræver ikke betaling for handling-leverandørers eller luftfartsselskabers adgang, mens andre gør.

20. Adgangsbetalingens præcise natur har været genstand for en retssag mellem Lufthansa og Hannover-Langenhagen lufthavn, hvor sidstnævnte indtog den holdning, at betalingen skulle opfattes som en betaling for at give luftfartsselskaberne kommerciel adgang til det marked, som en lufthavn udgør. Lufthansa bestred dette og anlagde den betragtning, at betalingen var tjenesteydelsesrelateret, og at der skulle være relation mellem den af lufthavnen ydede tjeneste og selve betalingen. Den 16. oktober 2003 afsagde Domstolen kendelse om, at artikel 16, stk. 3 udelukker en lufthavnsoperatør fra at gøre adgangen til ground handling-markedet i en lufthavn betinget af, at et luftfartsselskab med egen-handling eller en leverandør af ground handling-ydelser erlægger en betaling for at få adgang til kommercielle muligheder ud over den betaling, der skal erlægges af disse parter

for brugen af lufthavnsanlæggene⁸. Den betaling, der kan opkræves for brugen af lufthavnsanlæggene, skal bestemmes i henhold til de i artikel 16, stk. 3 fastlagte kriterier.

21. I de fleste EU-lufthavne har forvaltningsorganerne gjort, hvad de kunne for at optage nyttilkomne på markedet ved at tildele dem faciliteter, selvom der har været begrænsninger som følge af spidsbelastningsperioder såsom sommersæsonen, eller fordi eksisterende lejeaftaler skulle overholdes. Generelt er der ikke sket unfair tildeling eller fordeling af faciliteter, og der har kun været et begrænset antal tilfælde af, at nyttilkomne bevidst har fået tildelt dårlige faciliteter. Det er værdifuldt at få det bekræftet fra et konkurrencemæssigt synspunkt, da luftfartsselskaberne indrømmer, at tildelingen af faciliteter til handling-leverandører påvirker deres kommercielle valg af handling-leverandør.

22. Beskæftigelse

Ground handling er arbejdskraftintensiv: Omkring tre fjerdedele af de samlede handling-omkostninger vedrører beskæftigelse af personale. Man er i medlemsstaterne generelt bekymret over, at det er vanskeligt for leverandørerne af ground handling-ydelser at tiltrække og fastholde kvalificeret handling-personale, da der synes at foregå en betydelig personaleudskiftning. Det antydes også, at den stigende konkurrence som følge af direktivet har medført, at luftfartsselskaber med hjemsted i lufthavnen eller leverandører af tjenester har afskediget et antal af deres ansatte, mens nyttilkomne har ansat nye arbejdstagere, men generelt til en lavere løn. Der har altså i visse medlemsstater været et vist pres på arbejdsmarkedsrelationer, lønniveauer og arbejdsforhold og dermed på arbejdskraftens stabilitet. Det siges, at de nyttilkomne og dermed indirekte indførelsen af konkurrence kan være årsag til forværringen i personalets kvalifikationer og uddannelse og i deres arbejdsforhold, og at tjenesteydelseernes kvalitet har lidt som følge deraf. Der er imidlertid ikke nylige data til rådighed, og det gør det vanskeligt at dokumentere eller verificere, hvor præcise disse antagelser er. *Bilag H* indeholder oplysninger om, hvilke ændringer der er indtrådt i de sociale omstændigheder fra henholdsvis lufthavnsoperatørernes, lufthavnsbrugerudvalgenes og tjenesteydelsesleverandørernes synsvinkel. Det skal bemærkes, at et betydeligt antal af de interviewede berørte parter ikke har reageret på spørgsmålene om dette, og det kan tyde på, at punktet ikke er omstridt eller af særlig interesse for dem. *Bilag I* indeholder en oversigt over fagforbundenes og samarbejdsudvalgenes holdninger til de formodede negative følger af direktivet.

23. Direktivets overordnede resultater

Bilag J afspejler de overordnede resultater af direktivet, som de opfattes af lufthavnsoperatørerne, lufthavnsbrugerudvalgene - der består af luftfartsselskaberne - og leverandørerne af ground handling-ydelser.

3. GENNEMFØRELSEN I DE 10 MEDLEMSSTATER SIDEN TILTRÆDELSEN DEN 1. MAJ 2004

24. Som følge af de tærskler, der er fastlagt i direktivet, gælder direktivet for 13 lufthavne⁹ i ni medlemsstater, der blev medlem af EU i 2004, da den årlige trafik i disse lufthavne overstiger en million passagerbevægelser. På basis af de oplysninger, der er modtaget fra

⁸ Sag C-363/01 Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH mod Deutsche Lufthansa AG.

⁹ Se note 6 ovenfor.

de offentlige myndigheder i de pågældende medlemsstater¹⁰, ser det ud til, at direktivet er korrekt gennemført i flertallet af medlemsstaterne, og Kommissionen har ikke modtaget nogen indikationer fra markedsaktørerne, der er i modstrid med disse oplysninger. I én medlemsstat er situationen utilfredsstillende, og Kommissionen har taget sagen op med de offentlige myndigheder i den pågældende stat.

Kommissionen understreger, at den i alle de tilfælde, hvor en medlemsstat ikke anvender direktivet korrekt og i fuld udstrækning, uformindsket og aktivt vil fortsætte bestræbelserne på at opnå fuld gennemførelse af alle direktivets bestemmelser.

4. GROUND HANDLING OG SIKKERHEDSBESKYTTELSE (SECURITY)

25. Kommissionen har først påbegyndt fællesskabsinspektioner af sikkerhedsbeskyttelsen i luftfarten *efter* ikrafttrædelsen af direktiv 96/67/EF. Som følge heraf kunne der ikke gennemføres nogen evaluering af potentielle forskelle i implementeringen af beskyttelsesforanstaltninger i Fællesskabets lufthavne før og efter åbningen af ground handling-markedet.

På basis af resultaterne af de af Kommissionens inspektioner, der er blevet gennemført siden februar 2004, samt på basis af indholdet af medlemsstaternes årlige rapporter om national kvalitetskontrol inden for sikkerhedsbeskyttelse i luftfarten er der ikke noget, der tyder på, at antallet af leverandører af ground handling-ydelser, der er aktive i en lufthavn, og hvis antal svinger betydeligt medlemsstaterne imellem, har faktisk indflydelse på kvaliteten af sikkerhedsbeskyttelsen og muligheden for at gennemtvinge implementeringen af kravene til sikkerhedsbeskyttelse.

Direktivet indeholder ikke begrænsninger af adgangen til visse ground handling-aktiviteter såsom rengøring af fly og catering, der kan anses for sikkerhedsmæssigt følsomme, da de finder sted på en lufthavns forplads og i selve flyet. I mange store EU-lufthavne ligger antallet af leverandører af disse tjenesteydelser betydeligt over to. På trods af det har deres tilstedeværelse på forpladsen ikke givet anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

26. Der er i forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart samt i Kommissionens forordninger (EF) nr. 622/2003 og 1138/2004 fastlagt detaljerede bestemmelser om sikkerhedskontrol af personale og køretøjer ved indgangen til kritiske dele af de sikkerhedsbeskyttede områder i lufthavne. Disse krav gælder for *alt* personale, der arbejder inden for sådanne områder, og omfatter obligatorisk kontrol af en persons baggrund, identitet og tidligere erfaring, herunder straffeattest, streng identitetskontrol og en fysisk screening af personalet ved indgangen til kritiske områder, der er underlagt sikkerhedsmæssige restriktioner, samt fuldendelse af et sikkerhedsuddannelses- og bevidstgørelsesprogram for alle berørte personalemedlemmers vedkommende. Disse fælles krav har vist sig at fremme opnåelsen af et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, uanset hvor mange ground handling-leverandører en lufthavn har.

¹⁰ Bortset fra Cypern.

5. VEJEN FREM

27. I marts 2003 offentliggjorde Kommissionens tjenestegrene et høringsdokument om spørgsmål, der skulle tages op ved en revision af direktivet. Medlemsstaterne, tiltrædelseslandene og de berørte parter inden for lufttransportbranchen blev opfordret til at give deres synspunkter til kende, og det har de gjort i betydelig udstrækning. Ved en høring den 6. april 2006 rådførte Kommissionen sig endnu en gang med alle de berørte parter om de forskellige muligheder for at udarbejde et forslag til revision af direktivet.
28. En lang række af de berørte parter erkendte behovet for en forbedring af direktivet med henblik på at opnå en forenkling og en afklaring af de bestemmelser, hvis betydning og rækkevidde havde været genstand for forskellige fortolkninger i tidsrummet efter 1996. Kommissionen vil fastlægge sit fortsatte arbejde på grundlag af Rådets og Europa-Parlamentets drøftelser af denne rapport. Foruden forenkling og tydeliggørelse af direktivet ville et sådant forslag også tilsinde at regulere spørgsmål, der er blevet relevante, siden direktivet blev taget i anvendelse. Det drejer sig om spørgsmål som definition af forsikringskravene og de kvalitetsstandarder, der gælder i en lufthavn, samt en forbedring af proceduren for udvælgelse af leverandører af tjenesteydelser. Kommissionen vil under alle omstændigheder fortsætte med at følge ground handling-markedet nøje med henblik på en yderligere evaluering af udviklingen.

6. KONKLUSIONER

29. Rådets direktiv 96/67/EF har medført:
- a) indførelse af konkurrence i mange lufthavne, som tidligere var lukkede eller statiske markeder
 - b) større udbytte af de penge, der bruges på ground handling-tjenester
 - c) større pres på prisen på ground handling-tjenester
 - d) forhaling i visse tilfælde fra de kompetente myndigheders side med hensyn til fuldstændig gennemførelse af direktivet
 - e) en vis indvirkning på beskæftigelsesforholdene i branchen, men ingen tegn på en generel jobreduktion
 - f) en beskeden reorganisering af markedsandelene inden for ground handling i de økonomisk mest betydningsfulde lufthavne i EU.

ANNEX A

Capacity and space problems - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Did new entrants have any capacity or space constraints?	Have there been problems with suppliers already operating at the airport?	Have you had problems allocating new handlers?	Are there any hindrances for the access of suppliers to the market?	Are you aware of any preferential treatment of handling customers of the airport?
Paris-Orly	Airport operator: Yes, the space allocated to each handler is proportional to its volume of activity. Cariane: No	Airport operator: No Cariane: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No Cariane: No	Cariane: No
Marseille-Provence	Airport operator: No AUC: No	Airport operator: No AUC: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No	AUC: No
Bâle-Mulhouse	Swissport: No comment	Swissport: Yes, insufficient number of check-in counters		Swissport: No	Swissport: N/a
Bordeaux-Mérignac	Airport operator: Yes, space constraints	Airport operator: Yes	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Strasbourg-Entzheim	Airport operator: No	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	
Berlin-Schönefeld	Airport operator: Yes	Airport operator: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Berlin-Tegel	Airport operator: Yes	Airport operator: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Hahn	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	
Dusseldorf	Airport operator: No, space allocation at the apron for ramp handling is limited even if only one third party handler is operating AUC: No Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: not really, concession contracts	AUC: No Aviapartner: No
Hannover-Langenhagen	Ground handler: Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost Hannover Aviation Ground Service: Yes	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: Yes		Aviapartner: not really, concession contracts Hannover Aviation Ground Service: N/a.	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: No
Leipzig-Halle	Airport operator: Yes AUC: No PortGround: Yes, regulations on use of airport	Airport operator: No AUC: No PortGround: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No PortGround: No	AUC: No PortGround: No

Köln-Bonn	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: No	Airport operator: Yes, in 1998 the airport filed an exemption request caused by capacity constraints. The airport had to build up additional staging areas.	Airport operator: Yes, due to the limitations according to BADV AUC: No Aviapartner: Not really, concession contracts	AUC: No Aviapartner: No
Shannon	Airport operator: No	Airport operator: Yes, space for cargo handling limited- one supplier requires extension to premises.	Airport operator: Not yet	Airport operator: No	
Torino-Caselle	Sagat: No	Sagat: No		Sagat: No	Sagat: No
Porto-Sà Carneiro	Airport operator: Yes		Airport operator: Yes		
Alicante	Aena: No	Aena: Yes	Aena: No	Aena: No	Aena: No
Bilbao	Aena: No Iberia: No	Aena: No Iberia: No	Aena: No	Aena: No Iberia: No	Aena: No Iberia: N/a
Gran Canaria	Aena: Yes / subject to space availability	Aena: Yes	Aena: No	Aena: Yes / rules that handlers must comply with	Aena: N/a
Ibiza	Aena: No Ineuropa: Yes	Aena: No Ineuropa: Yes	Aena: No	Aena: No Ineuropa: No	Aena: No Ineuropa: N/a
Lanzarote	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: N/a
Malaga	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: Yes /minimum requirements	Aena: N/a
Sevilla	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: N/a
Göteborg- Landvetter	AUC: Yes, Servisair has insufficient premises	AUC: No		AUC: No	AUC: N/a
London- Gatwick	Airport operator: No AUC: Yes, capacity and space constraints demand management	Airport operator:Yes, reallocate facilities already used by existing handlers through the transition period. AUC:Yes, check-in and parking problems but have been resolved.	Airport operator:Yes, these were managed through the transition period of introducing another handler	Airport operator: No AUC: Yes, limitation on the number of airside handlers to 4.	AUC: N/a
London- Stansted	Airport operator: Yes, cargo space restriction due to no new construction of space for new entrants initially. ASIG: Yes, facilities to operate from are inadequate.	Airport operator: Pre-Directive – No Post-Directive – Yes, due to space constraints	Airport operator: Yes, in all areas with new handlers as initial entrants	Airport operator: No other than accommodation ASIG: Yes, if into- plane companies want to supply services to unhandle the into-wing price of fuel and will not supply fuel separately.	ASIG: No
Luton	Airport operator: Yes, shortage of space	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	
Newcastle	Airport operator: No Servisair: Yes			Servisair: Yes, a licence is required	Servisair: BA seems to get priority.
Aberdeen	Airport operator: No Servisair: No	Airport operator: No Servisair: No	Airport operator: No	Airport operator: No Servisair: Yes, apron congestion for additional GSE.	Servisair: N/a

Edinburgh	Airport operator: No AUC: No Aviance: No Servisair: No	Airport operator: No AUC: Yes Aviance: No Servisair: Yes, difficulties have been experienced with available property, equipment parking and staff car parking	Airport operator: Yes, airside accommodation	Airport operator: Yes, Space for equipment and accommodation airside AUC: No Aviance: No Servisair: No	AUC: N/a Aviance: No Servisair: No
Glasgow	Airport operator: No Airline Services: No Aviance: No Servisair: Not at start Execair: No	Airline Services: No Aviance: No Servisair: No	Airport operator: No	Airline Services: No Aviance: No Servisair: No	Airline Services: N/a Aviance: N/a Servisair: N/a

ANNEX B

concerning the procedure laid down by Article 1, para 4 of Council Directive 96/67/EC

According to the provisions of Article 1(4) of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports¹¹, the Commission is required to publish, for information, a list of the airports referred to in the Directive.

	Airports whose annual traffic is more than 2 million passenger movements or 50.000 tonnes of freight	Airports whose annual traffic is more than 1 million passenger movements or 25.000 tons of freight	Other airports open to commercial traffic
Austria	Vienna	Salzburg	Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz
Belgium	Brussels, Charleroi, Oostende, Liège-Bierset		Antwerpen
Cyprus	Larnaca	Paphos	
Czech Republic	Prague		Brno, Karlovy-Vary, Ostrava, Pardubice
Denmark	Copenhagen Kastrup	Billund	Aars, Anholt, Århus, Aalborg, Karup, Odense, Esbjerg, Bornholm, Sønderborg, Vojens, Thisted, Stauning, Skive, Roskilde, Hadsund, Herning, Kalundborg, Koster Vig, Laesoe, Lemvig, Lolland-Falster, Viborg, Tønder, Sydfyn, Sindal, Padborg, Ærø, Randers, Ringsted, Kolding, Spjald, Morso, Samsø
Estonia			Tallinn, Kärđla, Kuressaare, Pärnu, Tartu
Finland	Helsinki-Vantaa		Enontekiö, Helsinki-Malmi, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kittilä, Kruunupyy, Kuopio, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Mikkeli, Oulu, Pori, Rovaniemi, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere-Pirkkala, Turku, Vaasa, Varkaus
France	Paris-CDG, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac	Pointe-à-Pitre-Le Raizet, Nantes-Atlantique, Montpellier-Méditerranée, Fort de France-Le Lamentin, Beauvais-Tille, Strasbourg	Agen-La-Garenne, Ajaccio-Campo dell'oro, Albi-Le-Sequestre, Angers-Marce, Angoulême-Brie-Champniers, Annécly-Meythet, Aubenas-Vals-Lanas, Aurillac, Auxerre-Branches, Avignon-Caumont, Bastia-Poretta, Beauvoir-cote-de-lumiere, Bergerac-Roumanière, Besancon-la Veze,

¹¹ OJ L 272 of 25.10.1996, p. 36

			<p>Béziers-Vias, Biarritz-Bayonne-Anglet, Blois-le Breuil, Bourges, Brest-Guipavas, Brive-La Roche, Caen-Carpiquet, Cahors-Lalbenque, Calais-Dunkerque, Calvi-Ste Catherine, Cannes-Mandelieu, Cannes-Palmbeach, Carcassonne-Salvaza, Castres-Mazamet, Cayenne-Rochambeau, Chalon-Champforgeuil, Chalon-Vatry, Chambéry-Aix les Bains, Charleville-Mezières, Chateauroux-Deols, Cherbourg-Maupertus, Cholet-Le-Pontreau, Clermont-Ferrand-Aulnat, Cognac-Chateaubernard, Colmar-Houssen, Courchevel, Deauville-St Gatien, Dieppe-Saint Gatien, Dijon-Longvic, Dinnard-Pleurtuit-St Malo, Dole-Tavaux, Epinal-Mirecourt, Figari-Sud Corse, Gap-Tallard, Granville, Grenoble-St Geoirs, Ile d'Yeu-le-Grand Phare, La Baule-Escoublac, La Mole, La Rochelle-Laleu, Lannion-Servel, La-Roche-sur-Yon-Les-Ajoncs, Lannion, Laval-Entrammes, Le Havre-Octeville, Le Mans-Arnage, Le Puy-Loudes, Le Touquet-Paris-Plage, Lille-Lesquin, Limoges-Bellegarde, Lorient Lann-Bihoue, Lyon Bron, Macon-Charnay, Metz-Nancy-Lorraine, Monbeliard-Courcelles, Montluçon-Gueret, Morlaix-Ploujean, Moulins-Montbeugny, Nancy-Essey, Nevers-Fourchambault, Nîmes-Garons, Niort-Souché, Ouessant, Pau-Pyrénées, Périgueux-Bassillac, Perpignan-Rivesaltes, Poitiers-Biard, Pontoise-Cormeilles, Port Grimaud, Quimper-Pluguffan, Reims-Champagne, Rennes-St Jacques, Roanne-Renaison, Rochefort-St Agnant, Rodez-Marcillac, Rouen-Vallée de la Seine, St Brieux-Armor, St Denis-Gillot, St Etienne-Bouthéon, St Nazaire-Montoir, St Tropez La Mole, Saint Yan, Samur Saint Florent, Tarbes-Oussun-Lourdes, Toulon-Hyères-Le-Palyvestre, Tours-St. Symphorien, Troyes-Barbercy, Valence-Chabeuil, Valenciennes-Denain, Vichy-Charmeil</p>	
Germany	Berlin-Tegel, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hahn, Hannover-Langenhagen, Leipzig-Halle, Stuttgart, München, Nürnberg, Köln-Bonn	Berlin-Schönefeld, Dortmund, Münster/Osnabrück, Lippstadt	Bremen, Dresden, Paderborn	<p>Altenburg-Nobitz, Augsburg, Barth, Bayreuth, Berlin-Tempelhof, Bielefeld, Braunschweig, Chemnitz-Jahnsdorf, Cottbus-Drewitz, Cottbus-Neuhausen, Egelsbach, Eisenach-Kindel, Erfurt, Essen/Mühlheim, Friedrichshafen, Gera, Heringsdorf,</p>

			Hof-Plauen, Jena-Schöngleina, Karlsruhe/Baden-Baden, Kassel, Kiel, Lahr, Lübeck-Blankensee, Magdeburg, Marl-Loemühle, Meschede, Mönchengladbach, Niederrhein, Neubrandenburg, Passau-Vilshofen, Porta-Westfalica, Rothenburg/Görlitz, Rostock-Laage, Saarbrücken-Ensheim, Schönhagen, Schwerin-Parchim, Siegerland, Speyer-Ludwigshafen, Stendal-Borstel, Strausberg, Welzow, Zweibrücken
Greece	Athinai, Iraklion, Thessaloniki, Rodos	Chania, Kerkira, Kos	Alexandroupolis, Araxos, Ioannina, Kalamata, Kastoria, Kavala, Kozani, Nea Anchialos, Preveza, Astypalaia, Chios, Ikaria, Karpathos, Kasos, Kastelorizo, Kefallonia, Kithira, Leros, Limnos, Mikonos, Milos, Mitilini, Naxos, Paros, Samos, Santorini, Siros, Sitia, Skiathos, Skiros, Zakynthos
Hungary	Budapest Ferihegy		Balaton-West, Debrecen, Győr-Pér, Szeged
Ireland	Dublin, Shannon, Cork		Knock, Kerry, Galway, Donegal, Sligo, Waterford
Italy	Roma-Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano-Malpensa, Milano-Linate, Napoli, Bologna, Catania, Palermo, Bergamo, Venezia, Torino, Verona, Cagliari, Pisa	Olbia, Firenze, Bari, Lamezia, Genova	Albenga, Alghero-Fertilia, Ancona-Falconara, Aosta, Biella-Cerrione, Bolzano, Brescia, Brindisi-Papola Casale, Crotone, Cuneo-Levaldigi, Foggia-Gino Lisa, Forli, Grosseto, Lampedusa, Marina di Campo, Padova, Pantelleria, Parma, Perugia-Sant'Egidio, Pescara, Reggio Calabria, Rimini-Miramare, Siena-Ampugnano, Taranto-Grottaglie, Tortoli, Trapani-Birgi, Treviso-Sant'Angelo, Trieste-Ronchi dei Legionari, Vicenza
Latvia		Riga	Daugavpils, Liepaja, Ventspils
Lithuania			Vilnius, Kaunas, Palanga, Siauliai
Luxembourg	Luxembourg		
Malta	Luqa-Malta		

Netherlands	Amsterdam-Schiphol	Maastricht-Aken , Rotterdam	Eindhoven, Groningen-Eelde, Twente-Enschede
Poland	Warszawa-Okecie		Bydgoszcz, Gdansk, Katowice-Pyrzowice, Krakow, Łódź-Lublinek, Poznan-Lawice, Rzeszów-Jasionka, Szczytno-Szymany, Szczecin-Goleniów, Wrocław-Strachowice, Zielona-Góra-Babimost
Portugal	Lisboa, Faro	Funchal, Porto	Braga, Chaves, Coimbra, Corvo, Evora, Flores, Horta, Lages, Porto Santo, Santa Maria, Pico, Saõ Jorge, Cascais/Tires, Graciosa, Vila Real, Covilhã, Viseu, Bragança, Ponta Delgada, Portimao, Sines, Vilar de Luz (Maia)
Slovakia			Bratislava, Kosice, Nitra, Piestany, Poprad-Tatry, Prievidza, Sliac, Zilina
Slovenia		Ljubljana	Ajdovscina, Bovec, Celje, Lesce, Maribor, Murska Sobota, NovoMesto, Portoroz, Postojna, Ptuj, Slovenjgrodec, Valenje
Spain	Alicante, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Madrid, Malaga, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia	Jerez, Reus, Santiago, Vitoria	Albacete, Almeria, Asturias, Badajoz, Cordoba, El Hierro, Gomera, Granada, La Coruna, La Palma, Leon, Madrid-C. Vientos, Melilla, Murcia, Pamplona, Salamanca, San Sebastian, Santander, Valladolid, Vigo, Zaragoza
Sweden	Göteborg-Landvetter, Stockholm-Arlanda	Malmo-Sturup, Stockholm/Bromma, Stockholm/Skavsta	Ängelholm, Arvika, Arvidsjaur, Borlänge, Eskilstuna, Falköping, Gällivare, Gällivare/Vassare, Ljungby/Feringe, Ljungbyhed, Ludvika, Gävle-Sandviken, Gothenburg-Säve, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Helsingborg/Hammen, Hultsfred, Jokkmokk, Jönköping, Kalmar, Karlskoga, Karlstad, Kiruna, Kiruna/Loussajärvi, Kramfors, Kristianstad, Lidköping, Linköping/Malmen, Linköping/SAAB, Luleå/Kallax, Lycksele, Mora/Siljan, Norrköping/Kungsängen, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Satenäs, Skellefteå, Skövde, Stockholm/Västeras, Storuman, Stromstadt/Nasinge, Sundsvall/Härnösand, Sveg, Söderhamn, Torsby/Fryklanda,

			Trollhättan-Vänersborg, Umeå, Uppsala, Uppsala/Viktoría, Vilhelmina, Visby, Växjö-Kronoberg, Örebro, Örnköldsvick, Östersund/Frösön
United Kingdom	Aberdeen, Belfast-International, Belfast-City, Birmingham, Bristol, Edinburgh, East-Midlands, Glasgow, Liverpool, London-Heathrow, London-Gatwick, London-Stansted, Luton, Manchester, Newcastle, Leeds-Bradford, Nottingham East Midlands, Prestwich.	Cardiff Wales, Kent International, London City, Southampton	Teesside, Inverness, Sumburgh, Humberside, Bournemouth, Norwich, Exeter, St Mary's (Scilly), Penzance, Plymouth, Scatsta, Stornway, Kirkwall, Blackpool, City of Derry, Sheffield, Benbecula, Treseo (Scilly), Wick, Cambridge, Islay, Isle of Man, Dundee, Campbeltown, Barra, Biggin Hill, Battersea, Tiree, Lerwick, Southend, Lydd, Hawarden, Coventry, Gloucester, Shoreham, Unst, Carlisle, Barrow, Newquay, Fermanagh

ANNEX C

Summary of price developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	Airline	AUC	AOC	Handler
Vienna	-15%	Austrian Airlines: -5%	-5%	-10%	VAS: no insight
Brussels	Increase	Lufthansa: increase	No change		BGS: no change Aviapartner: no change
Copenhagen	Decrease			-10 to -15%	Novia: decreased SAS: frozen ¹
Helsinki	No insight	British Airways: no change		Stable	GlobeGround: no major change Finnair: -30% to -40% Fortum: no change
Lyon	-50%	Brit Air: no change	Slight decrease		Aviapartner: -20% Servisair: -20%
Nice		Air France: no change			Swissport: lower
Paris-CDG	-20%	Lufthansa: +8%	Slight decrease		
Toulouse	Decrease		Slight decrease		Servisair: -20% Aviapartner: -20%
Frankfurt	-5% to -15%	British Airways: significant decrease	-10%	No change	Acciona Airport Services: decrease
Hamburg	-5% to -15%		No insight	No insight	Checkpoint B: -15% to -20% Swissport and Menzies: -10% to -15%
Munich	-15%	British Airways: 15% to -25%	Frozen		Aviapartner: -20%
Nuremberg	-10% to -20%	Eurowings: -15%	Frozen		Aviapartner: -20%
Stuttgart	Decrease	Alitalia: no change	-15% to -20%	Decreased	Servisair: airlines expected -25% Aerogate: decreased
Athens	-30% to -40%		Decrease		Swissport: -40% Goldair: large discounts
Heraklion			-15%		
Dublin	No insight	Ryanair: no insight Aer Lingus: +10%	No change		Servisair: -5% to -7.5% Aviance: no insight
Milan-MXP	-20%				
Naples	-25%		No change		
Rome-FCO	-10 to -25%	Alitalia: Decrease			EAS: -30%
Luxembourg	No change	Cargolux: increased	Increase	Decrease	CSLux: frozen Luxair: frozen
Amsterdam	-5% to -10%	KLM: Decrease ²		Decrease	GlobeGround: Decrease ²
Faro	Decrease	Charter airlines: -10%	Decrease	Decrease	Portway: -25% TAP Handling: -15%
Lisbon	Significant reductions up to 50%	Lufthansa: -20%	Decrease	Decrease	Portway: -10%
Barcelona	Decrease			Decrease	Iberia Handling: decrease
Fuerteventura	Decrease				
Madrid	Decrease		Decrease		Ineuropa and Iberia

					Handling: decrease Ineuropa: -20%
Palma de Mallorca	Decrease		Decrease		
Tenerife Sur	Decrease		-20%		
Stockholm	-20% to -30%	Skyways: -10 to -15%	No change	Decrease	Air Cargo Center: slight decrease Novia: -20% to -30% Servisair: decrease
Belfast	No insight	BMI: no insight	No insight	No insight	Servisair: -10% Aviance: -5%
Birmingham	Decrease	Aer Lingus: frozen British Airways: slight increase	Frozen		Groundstar: no change Servisair: no insight Aviance: frozen
London-LHR	No comment	American: -20% Malaysia Airlines: -10% to -40%	No comment	No comment	Swissport: -25% to -30%
Manchester	+10% ³	Monarch: no change			Aviance: -20% since 1992 Ringway: no change Servisair: -10% to -15%

- (1) But off-peak prices are estimated to have decreased up to 35%.
- (2) Price erosion started in 1993 with the entrance of Ogdén.
- (3) Decrease in prices took place in 1992 when market was opened, but since the implementation of the Directive, Manchester Airport estimates the prices have increased.

Price developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	AUC	Ground handler
Paris-Orly	No comment		Cariane: Higher (Directive)
Marseille-Provence	-15% (Industry)	Lower (Industry)	
Bordeaux-Mérignac	Lower		
Strasbourg-Entzheim	Unknown		Swissport: -20% (Directive) Aviapartner: -20% (Directive and industry)
Berlin-Schönefeld	Increase (Industry)		
Hahn	Decrease (Industry)		
Dusseldorf	-20% (Industry)	-5% (Directive)	Aviapartner: -20% (fear of Directive)
Hannover-Langenhagen			Aviapartner: -20% (fear of Directive) Hannover Ground Aviation Service: -20% to -30% (Industry)
Leipzig-Halle	-10% (Directive and industry)	No change	PortGround: decrease
Köln-Bonn	-7% (Directive and industry)	Decrease (Industry)	Aviapartner: -20% (fear of Directive)
Shannon	No change		
Torino-Caselle			Sagat: -15% (Directive and industry)
Porto-Sà Carneiro	No comment		PGA: increase (Directive)
Alicante	-20% to -25% (Directive and industry)		

Bilbao	-20% to -25% (Directive and industry)		Iberia: -20% (Industry)
Gran Canaria	-20% to -25% (Directive)		
Ibiza	-20% to -25% (Directive and industry)		Ineuropa: -15% (Industry)
Lanzarote	-20% to -25% (Directive and industry)		Nordic: N/a
Malaga	-20% to -25% (Directive)		
Sevilla	-20% to -25% (Directive and industry)		
Göteborg-Landvetter		Decrease (Directive and industry)	
London-Gatwick	No insight	No change	Inflight Cleaning Services Ltd.: -10% (Directive)
London-Stansted			Stansted Airport Limited: -30% (Directive and industry) ASIG: -20% (Directive and industry)
Luton	-10% (Directive and industry)		
Newcastle	Decrease (Directive)		Servisair: -15% (Industry)
Aberdeen	No change		Servisair: decrease (Directive and industry)
Bristol	N/C		
Edinburgh	Decrease (Industry)		Aviance: -5% (Industry) Servisair: -20% (Directive and industry)
Glasgow	No change		Airline Services Ltd.: Anticipated changes due to progress in service standards. Avance; no change Execair: +10% (Industry) Servisair: -25% (Industry)

ANNEX D

Summary of quality developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	Airline	AUC	AOC	Handler
Vienna	No change	Austrian Airlines: increase			VAS: no insight
Brussels	Increase	Lufthansa: no change	No change		BGS: increase Aviapartner: no change
Copenhagen	Decrease				SAS: no change
Helsinki	No change	British Airways: no change		No change	GlobeGround: increase Finnair: no change Fortum: increase
Lyon	Decrease	Brit Air: increase	No change		Aviapartner: decrease Servisair: decrease Globeground: increase
Nice	Decrease				Swissport: increase
Paris-CDG	Unstable		No change		Globeground: increase
Toulouse	Decrease		No change		Aviapartner: decrease Servisair: decrease
Frankfurt	No change	British Airways: no change	No change	No change	Acciona Airport Services: no change
Hamburg	No change		No change	No change	Checkpoint B: no change AHS Handling: increase Swissport: no change
Munich	- 5%	British Airways: no change	Decrease/ no change		Aviapartner: no change
Nuremberg	No change		No change		Aviapartner: no change
Stuttgart	No change	Alitalia: increase	No change	No change	Servisair: no change Aerogate: decrease
Athens	Increase		Increase	Increase	Olympic Handling and Goldair: increase
Heraklion	Increase		Increase		
Dublin	Decrease	Aer Lingus: no change	No change		Servisair: no change Aviance: increase
Milan-MXP	No change		No change		
Naples	Increase		No change		
Rome-FCO	No change	Alitalia: increase	Increase		EAS: increase
Luxembourg	No change				CSLux: increase Luxair: increase
Amsterdam	Decrease	KLM: No change	SGUC: decrease	No change	GlobeGround: no insight
Faro	Increase	Charter airlines: increase		Increase during off peak	
Lisbon	No change	Lufthansa: increase		Increase	
Barcelona	Decrease			Decrease	
Fuerteventura	Increase				
Madrid	Increase				
Palma de Mallorca	Increase		Increase		Iberia Handling and Ineuropa: increase
Tenerife Sur	Increase				Ineuropa: increase
Stockholm	-10% to -20%	Skyways: decrease	No change		Novia: no change Servisair: increase
Belfast	No change	BMI: no change		No change	Servisair: +15% Aviance: no change

Birmingham	Decrease	Aer Lingus: increase	Increase		Groundstar: increase Servisair: increase
London-LHR	No comment	United: decrease Malaysian Airlines: -10% Singapore Airlines: increase	No comment	No comment	Swissport: no change
Manchester	Decrease		Decrease	Decrease	Aviance: increase Ringway: increase Servisair: decrease

Quality developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	AUC	Ground handler
Paris-Orly	No comment		Cariane: increase (Directive)
Marseille-Provence	No change	No change	
Bordeaux-Mérignac	Decrease		
Strasbourg-Entzheim	Increase (Industry)		Swissport: decrease (Directive) Aviapartner: decrease (Directive and industry)
Berlin-Schönefeld	No change		
Hahn	No change		
Dusseldorf	No change	+10% (Directive and industry)	Aviapartner: no change
Hannover-Langenhagen			Aviapartner: no change Hannover Ground Aviation Service: decrease (Industry)
Leipzig-Halle	No change	No change	Aviapartner: no change
Köln-Bonn	No change	No change	Aviapartner: no change
Shannon	Increase (Directive and industry)		
Torino-Caselle			Sagat: no change
Porto-Sà Carneiro	Increase (Directive)		PGA: no change
Alicante	Increase (Directive and industry)		
Bilbao	Increase (Directive and industry)		Iberia: +10% (Industry)
Gran Canaria	Increase (Directive)		
Ibiza	Increase (Directive and industry)		Ineuropa: Increase
Lanzarote	Increase (Directive and industry)		Nordic: N/a
Malaga	Increase (Directive)		
Sevilla	Increase (Directive and industry)		
Göteborg-Landvetter		Decrease (Industry)	
London-Gatwick	No change	No comment	Inflight Cleaning Services: -10% (Directive)
London-Stansted	Decrease (Directive and industry)		ASIG: no change
Luton	+10% (Industry)		
Newcastle	No change		Servisair: no change
Aberdeen	No change		Servisair: increase (Industry)
Bristol	No comment		

Edinburgh	No change		Aviance: -10% (Industry) Servisair: increase (Industry)
Glasgow	Increase (Industry)		Airline Services: increase (Industry) Aviance: +10% (Industry) Servisair: +25% (Industry)

ANNEX E

Number of handlers - (Source: SH&E Limited, October 2002)

		Number of third party handlers ¹									
		Passenger handling (2)		Baggage handling (3)		Freight and mail handling (4)		Ramp handling (5.4)		Fuel and oil handling (7)	
Country	Airport	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After
Austria	Vienna	2	8	1	2	3	6	1	2	3	3
Belgium	Brussels	3	5	2	2	5	5	2	2	2	2
Denmark	Copenhagen	2	3	2	3	2	3	2	3	1	1
Finland	Helsinki	3	3	2	2	3	5	3	3	3	3
France	Lyon	5	5	4	7	4	5	7	10	2	2
	Nice	2	3	2	3	2	3	2	3	6	7
	Paris-CDG	2	8	2	5	3	4	2	5	2	2
	Toulouse	2	6	2	7	3	4	2	7	1	1
Germany	Frankfurt	3	6	1	2	22	22	1	2	9	9
	Hamburg	N/a	5	1	2	1	2	1	2	2	2
	Munich	8	7	1	1	2	3	1	2	2	2
	Nuremberg	3	4	1	1	3	3	1	2	1	1
	Stuttgart	4	5	1	1	14	15	1	2	4	4
Greece	Athens ²	1	4	1	3	1	3	1	3	1	2
	Heraklion	1	3	1	3	1	2	1	3	1	1
Ireland	Dublin	4	7	2	5	3	6	3	5	4	2
Italy	Milan-MXP	3	4	1	2	3	2	2	2	3	3
	Naples	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
	Rome-FCO	1	4	1	3	1	3	1	3	3	3
Luxembourg	Luxembourg	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
Netherlands	Amsterdam	3	4	3	4	5	6	3	5	2	2
Portugal	Faro	1	2	1	2	1	2	1	2	4	3
	Lisbon	1	8	1	2	2	2	1	2	4	4
Spain	Barcelona	2	8	2	2	1	5	2	2	1	2
	Fuerteventura	2	6	2	2	2	2	2	2	1	1
	Madrid	N/a	11	2	2	2	8	2	2	N/a	2
	Palma de Mallorca	2	6	2	2	2	3	2	2	1	1
	Tenerife Sur	2	6	2	2	2	2	2	2	2	2
Sweden	Stockholm	3	4	3	5	2	3	3	4	2	2
UK	Belfast	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1
	Birmingham	4	5	2	4	2	4	5	5	3	3
	London-LHR	12	12	8	11	11	12	8	13	4	4
	Manchester	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1

(1) 'N/a' means the airport operator has not been able to provide SH&E with the information.

(2) Before refers to Athens-Hellenikon airport, while after refers to the new Athens International Airport "Eleftherios Venizelos".

		Number of self handlers ¹									
		Passenger handling (2)		Baggage handling (3)		Freight and mail handling (4)		Ramp handling (5.4)		Fuel and oil handling (7)	
Country	Airport	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After
Austria	Vienna	5	4	0	0	7	1	0	0	0	0
Belgium	Brussels	5	5	1	1	2	2	2	2	0	0
Denmark	Copenhagen	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0
Finland	Helsinki	2	2	1	1	3	3	1	1	0	0
France	Lyon	7	5	2	1	4	4	3	2	0	0
	Nice	3	2	2	1	1	1	2	1	0	0
	Paris-CDG	2	11	2	1	3	1	2	1	0	0
	Toulouse	2	2	2	2	5	5	2	2	0	0
Germany	Frankfurt	12	12	0	0	6	6	2	0	0	0
	Hamburg	N/a	3	0	0	0	1	0	0	0	0
	Munich	4	4	0	0	1	1	0	0	0	0
	Nuremberg	2	2	0	0	3	3	0	0	0	0
	Stuttgart	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0

Greece	Athens ²	8	4	1	2	1	2	1	2	1	0
	Heraklion	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
Ireland	Dublin	4	2	3	2	7	3	6	8	0	8
Italy	Milan-MXP	5	3	1	0	1	1	1	1	0	0
	Naples	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
	Rome-FCO ³	6	6	0	2	1	2	0	2	0	0
Luxembourg	Luxembourg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Netherlands	Amsterdam	3	2	1	1	1	1	1	2	0	0
Portugal	Faro	9	3	1	1	1	1	1	1	0	0
	Lisbon	8	8	3	2	1	2	3	2	0	0
Spain	Barcelona	9	3	1	1	1	1	1	1	0	0
	Fuerteventura	8	8	3	2	1	2	3	2	0	0
	Madrid	10	7	4	2	8	6	4	2	0	0
	Palma de Mallorca	1	2	1	2	1	1	1	2	0	0
	Tenerife Sur	N/a	9	5	4	N/a	8	5	4	0	0
Sweden	Stockholm	7	3	4	4	4	8	4	5	0	0
UK	Belfast	6	4	4	3	4	4	4	4	0	0
	Birmingham	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
	London-LHR	18	18	7	5	7	7	7	6	0	0
	Manchester	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1

- (1) 'N/a' means the airport operator has not been able to provide SH&E with the information.
- (2) Before refers to Athens-Hellenikon airport, while after refers to the new Athens International Airport "Eleftherios Venizelos"
- (3) Self-handlers include service providers owned or controlled by the airline.

ANNEX F

Airport operator's involvement in groundhandling - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Does the airport operator provide handling services?	Does this distort competition?	Is there a separate entity to offer handling services?	Do you think there is any form of cross subsidisation?	How is the separation of accounts safeguarded (according to airport operator)?
Paris-Orly	Yes		Yes		ADP separated its accounts before the Directive came into force. ADP accountants are responsible for the separation of accounts.
Marseille-Provence	No				
Bordeaux-Mérignac	No				
Strasbourg-Entzheim	Yes	Aviapartner: Yes	No		CAA responsible for checking the separation of accounts.
Berlin-Schönefeld	Yes		No		
Berlin-Tegel	Yes		Yes		Meeting of shareholders and board of directors
Hahn	Yes		Yes		Use of certified accountant
Dusseldorf	Yes	AUC: Yes, high market share and long term contracts	Yes	AUC: Yes, suggestion	Own profit centre and separation of revenue and costs. Safeguarded by finance department and controlling system, also checked by the AUC.
Hannover-Langenhagen	Yes	Hannover ground aviation service: No	Yes	Hannover Ground Aviation Service: No	By CAA
Leipzig-Halle	Yes	PortGround: No	Yes	ProtGround: No	Separate investment
Köln-Bonn	Yes	AUC: Yes	Yes	AUC: Unknown	Separate business unit (profit centre), checked by independent accountant
Shannon	Yes		Yes		Direct revenues and costs are allocated to the individual business area. Indirect costs are apportioned based on the outputs of a cost attribution model. Checked by external auditors.
Torino-Caselle	Yes	Sagat: No	Yes		Different companies
Porto-Sã Carneiro	Yes	PGA: Yes	Yes	PGA: Probably	
Alicante	No				
Bilbao	No				
Gran Canaria	No				
Ibiza	No				
Lanzarote	No				
Malaga	No				
Menorca	No				
Sevilla	No				
Göteborg-Landvetter	No				
London-Gatwick	No				
London-Stansted	No				
Luton	No				
Newcastle	No				
Aberdeen	No				
Bristol	No				
Edinburgh	No				
Glasgow	No				

ANNEX G

Centralised infrastructure - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	CI defined	Charging Base	Users consulted?	Problems
Paris-Orly	Yes	Cost related	Yes	No
Marseille-Provence	Yes	Number of passengers and usage	No	No
Bâle-Mulhouse	Yes	No separate charges	Yes	No
Strasbourg-Entzheim	Yes	Covered by passenger security charge	Yes	No
Berlin-Schönefeld	Yes	Based on number of passengers, MTOW or usage	Yes	No
Berlin-Tegel	Yes	Parts are covered by aeronautical charges and the access fee, other elements based on number of passengers and MTOW	Yes	Yes
Hahn	Yes	Cost related	Yes	No
Dusseldorf	Yes	Cost related	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4)
Hannover-Langenhagen	Yes	Usage related	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4) Hannover ground aviation service: No
Leipzig-Halle	Yes	Cost related	Yes	Yes, AUC noted there is insufficient information about CI
Köln-Bonn	Yes	Based on aircraft type	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4)
Shannon	No	No charges		
Torino-Caselle	Yes	Based on number of passengers and ATMs	Yes	No
Porto-Sà Carneiro	No	No charges		
Alicante	Yes	Movement basis	No	
Bilbao	Yes	Movement basis	No	
Gran Canaria	Yes	Movement basis	No	
Ibiza	Yes	Movement basis	No	
Lanzarote	Yes	Movement basis	No	
Malaga	Yes	Movement basis	No	
Sevilla	Yes	Movement basis	No	
Göteborg-Landvetter	Yes	Based on number of passengers and ATMs	No	Yes, according to the AUC there were problems with regard to the definition of Ground Power Unit and remote parking
London-Gatwick	No	No charges		
London-Stansted	Yes	Parts are covered by aeronautical charges and other elements are cost related	Yes	Yes, according to ASIG at other airports where oil companies own the facilities, there is difficulty for other fuel suppliers to gain access to the final storage facility.
Luton	Yes	No set formula at present	Yes	No
Newcastle	Yes	Depending on usage	Yes	Yes
Aberdeen	No	No charges		
Edinburgh	No	No charges		
Glasgow	No	No charges		

ANNEX H

Changes in social aspects and training - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator		AUC		Ground handler	
	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?
Paris-Orly	Yes	No			Cariane: No	Cariane: No
Marseille-Provence	No	No	Difficult to evaluate	No		
Bâle-Mulhouse					Swissport: Yes, very restrictive salary increases	Swissport: Yes, training reduced to minimum
Bordeaux-Mérignac	Yes, Strikes	Yes				
Strasbourg-Entzheim	No	No			Aviapartner: Yes, frozen salaries	Aviapartner: No
Berlin-Schönefeld	Yes	Yes				
Berlin-Tegel	N/a	N/a				
Hahn	No	No				
Dusseldorf	Yes, more flexible working time, lower wages	No	Yes	Yes	Aviapartner: Yes, gain in productivity	Aviapartner: No
Hannover-Langenhagen					Aviapartner: Yes, gain in productivity Hannover Aviation Ground Service: Yes	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: No
Leipzig-Halle	Yes, new labour contract	No	Yes	No	PortGround: Yes, new labour contract	PortGround: No
Köln-Bonn	Yes, fewer full time jobs, lower entrance salary	No	No	No	Aviapartner: Yes, gain in productivity	Aviapartner: No
Shannon	No	Yes, more input by airport authority in terms of audit/review of training				
Torino-Caselle					Sagat: Yes, increase of temporary and part-time contracts, decrease in salaries	Sagat: No
Porto-Sà Carneiro	No comment	Yes, more training			PGA: Unkonwn	PGA: Unkonwn
Alicante						
Bilbao					Iberia: No	Iberia: No
Gran Canaria						
Ibiza					Ineuropa: Yes, improved	Ineuropa: Yes, improved

Lanzarote					Nordic: N/A	Nordic: N/A
Göteborg-Landvetter			Yes, more staff on temporary contracts	Yes, due to external rules and regulations		
London-Gatwick	No evidence	No evidence	No	No		
London-Stansted	None	Yes, incorrect use of equipment			ASIG: No	ASIG: Yes, airport company showing greater focus and actively encouraging operators to work with them
Luton	Yes, movement of labour	Yes, continuity of standards				
Newcastle	No	No			Servisair: No	Servisair: Yes, better
Aberdeen	Yes, high employee turnover rate	Yes, improved due to joint training initiatives on the ramp			Servisair: Yes, lower salaries to compete in market	Servisair: Yes, market requirements
Bristol	Yes, job security					
Edinburgh	Yes, more temporary employee contracts	Yes, more structured training and manuals	Yes	Yes	Aviance: No Servisair: Yes, ability to attract calibre of staff required diminished against inability to pay appropriate salaries	Aviance: Yes, more demands of hasher training from airlines Servisair: Yes, NVQs to attract employees against competitive market – more multi-functional training to reduce cost
Glasgow		Yes, better			Airline Services: No Aviance: No Servisair: Yes, salaries kept low in order to compete in market Execair: No	Airline Services: No Aviance: Yes, setting up of a training department Servisair: Yes, more multi-functional training Execair: No!

ANNEX I

Negative impact of Directive according to unions/work councils – (Source: SH&E Limited, October 2002)

Lower salaries.	Insufficient conditions for the take over of staff in German law.
Deteriorating work and security conditions for workers and customers.	No participation of work councils in AUC to get information from first hand (not from the workers) and to come up for social items.
Lower quality levels.	No social aspects in the tender process.
More safety and security issues; also as a result of higher turnover of employees due to lower salaries.	Increase in activity on the ramp can lead to congestion and thus longer working hours for employees (this will become worse with more handlers).
Deteriorating working conditions: more pressure on staff due to increases in productivity (e.g. the increase in workload / productivity is equivalent of 15% less salary in Germany).	With the contracts between handler and airlines becoming shorter, there is less job security as job contracts become shorter as well and increase of the prospective risk for losing a job; shift to more flexible contracts for employees.

ANNEX J

Results of Directive - (Source: SH&E Limited, October 2002)

	Positive results	Negative results
Airport operator	More competition	Space problems: too many handlers in limited space
	More choice for handlers	Management of the apron more inflexible, resource allocation is more restricted
	Stimulated new economic impetus	Dominance in AUC by national carrier
	Better customer orientation	
		Decrease of service level (not covered by the Directive)
	Cost-reducing pressures lead to lower prices	Dilution of profit and performance
	Quality programmes to ensure service levels	Obligation of airport operator to guarantee the running of operation restricts competition with third party handlers
	Formal procedures to be followed by handling companies have been beneficial in terms of safety and security	Tendencies toward uncontrolled market access, with no limitation, difficult to make a good evaluation of the suppliers
		Difficulties in case of separately ordered service parts to meet the logistic requirements
		Additional staff training and supervision needed
		Process to limit handlers is very stringent.
		Handlers have been disincentivised from making long-term investments or devising long-term strategies due to short-term airline contracts and commitments.
		Extra demand for access to airside has security and space implications as well as the allocation of scarce resources to satisfy all handlers.
		Additional administration and supervisory work load for managing body.
	Handlers are constantly seeking ways to reduce costs and sometimes these measures have an impact on service standards.	
	Self-handling operators make use of infrastructure or resources that could have a greater utilisation from third party handlers.	
	If several agents provide different services to same carrier (i.e. representation, passenger, baggage/ramp, etc.) a great deal of coordination is required to ensure acceptable standards	
	Directive required airport operators to put a large amount of management resources into ensuring compliance without seeing any specific benefits.	
Airport Users' Committee	Better handling products	Limited capacity at airport
	Lower prices	Some handlers have bought market shares and then failed to deliver either a fully healthy product or a viable alternative.
	Higher productivity	
	More choice for handlers	
	Less monopolistic behaviour	
Groundhandlers	Efficiency improvement programmes	Market rates driven down by competition
	Lower prices for airlines	Lower profitability for both airports and handlers
	More choices for airlines	Less attractive employment conditions
	More choices for employees	Not one single handler has economies of scale
	Opened access to closed markets for third party handlers, removed airport monopoly activities	Strong competition may endanger the quality of services and create safety and security problems
	Approached market conditions within Europe standard of services.	High expenditure for tender procedure
	Started a focus on the abuses in the industry	Additional expenditure for separation of accounts
	Groundhandlers are being respected and consulted on airport procedures	In some countries the national legislation protects only airports and staff, not the new entrants.
	Have a sense of security in the industry and therefore being a better employer.	Airlines are able to undercut third party handlers by at least the level of the access fee, which airport companies are unable to resolve on level playing field.
		Directive open to too much interpretation, leading to inconsistent application of the intended principles of the directive.
		Airport operators still required to maintain their profit margins and therefore to increase ancillary charges to compensate