



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.12.2011  
KOM(2011) 824 endelig

2011/0397 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne og om ophævelse af Rådets direktiv  
96/67/EF**

(EØS-relevant tekst)

{SEK(2011) 1439 endelig}

{SEK(2011) 1440 endelig}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1. Generel baggrund – Rådets direktiv fra 1996

Groundhandling-ydelser består af alle faste luftfartsrelaterede aktiviteter, der gennemføres for enkelte luftfartsselskaber i lufthavne, og er en central funktion i luftfartskæden. Groundhandling-ydelser dækker følgende 11 kategorier af ydelser:

- (1) administrativ groundhandling og overvågning
- (2) passagerbetjening
- (3) bagagehåndtering
- (4) fysisk håndtering af fragt og post
- (5) forpladshandling
- (6) rengøring og servicering af fly
- (7) brændstof- og oliepåfyldning
- (8) luftfartøjsvedligeholdelse
- (9) operationel assistance og administration af flybesætninger
- (10) overfladetransport
- (11) catering.

En effektiv levering af groundhandling-ydelser er vigtig for lufthavne, luftfartsselskaber og passagerer og er afgørende for en effektiv udnyttelse af lufttransportens infrastruktur og luftfartssystemets resultater generelt.

Nogle overslag over groundhandling-markedet: Ifølge Kommissionens og interessenterenes overslag beløber indtægterne ved groundhandling sig (inkl. alle kategorier) til 50 mia. EUR på verdensplan. Det anslås, at sektoren beskæftiger mindst 60 000 personer i Europa.<sup>1</sup> Omkostningerne i forbindelse med groundhandling-ydelser til luftfartsselskaber udgør 5-12 %<sup>2</sup> af driftsomkostningerne.

---

<sup>1</sup> Overslag fra IAHA (den uafhængige sammenslutning af handlere) til deres medlemmer. Ikke alle leverandører af groundhandling er medlemmer af IAHA, og der kan være over 110 000 groundhandling-medarbejdere.

<sup>2</sup> Interessenthøringer og årsberetninger fra observatoriet for luftfartsmarkedet, "Air market observatory – Annual reports", kan ses på [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm).

I 1996 vedtog Det Europæiske Fællesskab Rådets direktiv 96/67/EF om adgang til groundhandling-markedet i Fællesskabets lufthavne. Direktivet var et første skridt på vejen mod en gradvis åbning og harmonisering af adgangen til groundhandling-markedet.

Traditionelt er groundhandling-aktiviteter blevet udført af lufthavnsoperatører eller luftfartsselskaber. I dag leveres de i Europa mere og mere af specialiserede virksomheder. Adgang til groundhandling-markedet er i henhold til direktivet baseret på følgende principper:

- Frihed til "egen-handling", dvs. muligheden for, at luftfartsselskaberne kan udføre egen-handling i hver kommerciel lufthavn uanset deres trafikmængde. For fire kategorier af ydelser (bagagehåndtering, forpladshandling, brændstof- og oliepåfyldning, fysisk håndtering af fragt og post) kan medlemsstaterne dog begrænse udøvelsen af egen-handling, men ikke til mindre end to lufthavnsbrugere i lufthavne med over 2 mio. passagerer eller 50 000 tons fragt pr. år.
- Fri ret til levering af groundhandling-ydelser til tredjemand, dvs. muligheden for, at leverandører af groundhandling-ydelser leverer ydelser til tredjemand i lufthavne med over 2 mio. passagerer eller 50 000 tons fragt pr. år. For de fire ovennævnte kategorier af ydelser, som kan begrænses, kan medlemsstaterne imidlertid begrænse antallet af leverandører, men ikke til mindre end to for hver kategori.

## 1.2. Forslagets begrundelse

Ifølge Kommissionens forskellige evalueringer af direktivet har direktivet nået de vigtigste ønskede mål om liberalisering af groundhandling-markedet i lufthavnene i EU. Således er antallet af serviceleverandører steget, og priserne for groundhandling er generelt faldet. Endvidere er ydelseskvaliteten ifølge luftfartsselskaberne blevet bedre med flere konkurrenter.

Siden vedtagelsen af direktivet i 1996 har rammebetingelserne for groundhandling-ydelser ændret sig drastisk. I en situation med hurtigt voksende flytrafik og kapacitetsmæssige begrænsninger er der igen stigende interesse for spørgsmålet om effektiviteten af de tjenesteydelser, der leveres i lufthavnene, også groundhandling-ydelser.

Den Europæiske Unions fælles europæiske luftrum, der tager sigte på at reformere opbygningen af den europæiske lufttrafikkontrol, så fremtidige kapacitets- og sikkerhedsbehov kan opfyldes, anerkender betydningen af at integrere central infrastruktur såsom lufthavne i et komplet "gate-to-gate"-system. De seneste statistikker viser, at 70 % af forsinkelserne skyldes gennemløbstiderne i lufthavne. Gate-to-gate-tilgangen sigter mod at optimere og integrere alle faser af en flyvning fra lufthavn til lufthavn, inkl. groundhandling-ydelser, med henblik på at styrke resultaterne målt på forsinkelser, omkostninger, miljøvirkninger og sikkerhed.

Endvidere viser de successive kriser, som har ramt flytrafikken hårdt i det seneste tiår, at der er brug for en indsats. Den økonomiske krise har fået både medlemsstaterne og industrien til at prøve at minimere omkostningerne. Terrorangreb kræver øgede sikkerheds- og tryghedsniveauer. Og sidst, men ikke mindst, illustrerer de hårde vejrforhold, at der er behov for øget koordinering af operationerne på landjorden i lufthavne.

Vores høring om det aktuelle direktiv og vores evaluering af det (jf. nærmere oplysninger nedenfor) har vist, at de nuværende juridiske rammer ikke længere egner sig til formålet. Det

problem, vi har afdækket, er tosidet: (i) *leveringen af groundhandling-ydelser er ikke effektiv nok på grund af kravene til adgang og udvidelse*, og (ii) *den overordnede kvalitet af groundhandling-ydelserne holder ikke trit med de behov, der er under udvikling i forbindelse med pålidelighed, resiliens, sikkerhed og tryghed samt miljø*.

### **1.3. Formål med forslaget**

I konsekvensanalysen og sammendraget heraf, der ledsager dette forslag, fastslås de generelle og specifikke formål med vedtagelsen af forordningen. Det generelle formål er at styrke effektiviteten og den samlede kvalitet af groundhandling-ydelserne for brugerne (luftfartsselskaberne) og slutbrugerne (passagerer og speditører) i EU's lufthavne.

De konkrete formål er følgende:

- (1) sikre, at luftfartsselskaberne har øgede valgmuligheder med hensyn til groundhandling-løsninger i EU's lufthavne
- (2) harmonisere og tydeliggøre de nationale administrative betingelser for markedsadgang (godkendelser)
- (3) sikre lige vilkår på lufthavniveau mellem groundhandling-virksomheder, der opererer under forskellige tilsynsordninger
- (4) øge samordningen mellem groundhandling-leverandører i lufthavnen (lufthavnsoperatører, der fungerer som koordinatører for flytrafikken på jorden i det europæiske luftfartsnet som led i gate-to-gate-tilgangen)
- (5) tydeliggøre de juridiske rammer for uddannelse og overførsel af medarbejdere.

### **1.4. Gældende bestemmelser på det område, forslaget vedrører**

Forslaget vedrører vedtagelsen af en forordning om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne. Den nye forordning skal erstatte og ophæve det eksisterende direktiv 96/67/EF. Groundhandling-ydelser behandles ikke direkte i nogen andre bestemmelser.

### **1.5. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Dette initiativ er en af de foranstaltninger, der er nødvendige for det fælles europæiske transportområde, som det er beskrevet i Kommissionens hvidbog: *En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*. Det indgår også i den lufthavnsplan, der er identificeret som et strategisk initiativ i Kommissionens arbejdsprogram for 2011<sup>3</sup> i forbindelse med udnyttelse af det indre markeds vækstpotentiale.

---

<sup>3</sup> KOM(2010) 623.

## 2. RESULTATER AF KONSEKVENSANALYSER OG HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER

### 2.1. Høring af interesserede parter

#### 2.1.1. Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

På en høring, der blev afholdt den 6. april 2006 efter en skriftlig høring, rådførte Kommissionen sig med alle interessenter om de forskellige muligheder for en revision af direktivet.

Den 24. januar 2007 vedtog Kommissionen en rapport om gennemførelsen af direktivet<sup>4</sup>, der bekræftede, at direktivets vigtigste mål var nået, men at der var negative tendenser.

Kommissionen gennemførte fra november 2009 til september 2010 en høring af interessenter om, hvordan groundhandling-ydelserne fungerede i EU's lufthavne og om mulighederne for at revidere direktivet.

Et møde i arbejdsgruppen om groundhandling under sektorudvalget om den sociale dialog (vedrørende civil luftfart) blev afholdt den 16. november 2009. Efter dette møde vedtog tre af de fire centrale repræsentanter en fælles udtalelse<sup>5</sup>, hvori de opfordrede til forbedringer i det nuværende udbudssystem og til en social klausul om overførsel af medarbejdere i tilfælde af helt eller delvist aktivitetstab.

#### 2.1.2. Sammenfatning af svarene

En sammenfatning af høringen og de enkelte bidrag kan ses på:

[http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010\\_02\\_12\\_directive\\_96\\_67\\_ec\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm).

Høringerne fremhæver de divergerende interesser hos de forskellige typer af interessenter.

Luftfartsselskaberne understregede behovet for et mere konkurrencedygtigt marked. Luftfartsselskaberne udtrykte tilfredshed med de generelt øgede valgmuligheder mellem groundhandling-leverandører efter indførelsen af direktivet, men understregede, at denne tendens ikke kan observeres alle steder i Europa.

I en sektor, hvor det er gået ud over beskæftigelsesstabiliteten, hævdede groundhandling-arbejderne, at der var behov for at gøre noget ved de sociale bekymringer (især overførslen af medarbejdere), og udtrykte bekymring over, at der blev indført for meget konkurrence, som kunne påvirke arbejdsvilkårene.

Lufthavnsoperatørerne opfordrede til bedre koordinering i lufthavnene og udtrykte ønske om at blive klart anerkendt som koordinatører af flytrafikken på jorden. Nogle

---

<sup>4</sup> KOM(2006) 821 endelig.

<sup>5</sup> Udtalelse dateret den 7. april 2011 fra EU's faglige sammenslutning for lufthavnene (ACI-Europe), de uafhængige handlere (IAHA) og fagforbundene (Det Europæiske Transportarbejderforbund, ETF). Kan ses på: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

lufthavnsoperatører gjorde indsigelse imod en yderligere markedsåbning, hovedsagelig fordi de mener, at det ville skade kvaliteten i deres lufthavne og øge deres omkostninger.

Uafhængige ground handlere understregede behovet for en mere loyal konkurrence mellem de forskellige groundhandling-leverandører. Især talte de for stærkere krav til groundhandling-aktiviteter, der udføres af lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber.

Næsten alle interessenter opfordrer til forbedret servicekvalitet.

## 2.2. Ekspertbistand

Kommissionens stadige overvågning af anvendelsen af direktivet om groundhandling-ydelser har været ledsaget af flere eksterne undersøgelser, hvis resultater er tilgængelige på Kommissionens websted. Efter anmodning fra Europa-Parlamentet i dets beslutning af 11. oktober 2007<sup>6</sup> udførte Kommissionen især en omfattende undersøgelse i 2008-2009<sup>7</sup> om gennemførelsen og virkningerne af direktivet med fokus på beskæftigelse, sikkerhed og tryghed. Kommissionen foretog endnu en undersøgelse om en mulig revision af direktivet i 2010.<sup>8</sup>

## 2.3. Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen giver et overblik over de forskellige muligheder, der overvejes. Fire pakker af politikker (ud over muligheden for at beholde de gældende rammer) blev overvejet for at vurdere, hvordan direktiv 96/67/EF kunne revideres.

Den første pakke af politikker (PP1) ville forbedre systemet via minimale ændringer i direktivet og ved at yde vejledning, hvor det er muligt. Den omfatter fuld åbning af markedet for egen-handling, vejledning om godkendelseskrav, klarere definitioner og mere detaljerede krav til adskillelse af regnskaber, centraliseret infrastruktur, brug af underleverandører samt brugerudvalget<sup>9</sup>. Med hensyn til samordning på lufthavnsniveau indeholder pakken vejledning om brug af underleverandører og harmoniserede udbudskriterier. Pakken sikrer også minimumskrav til uddannelse samt høring af medarbejderrepræsentanter om udbud.

Den anden pakke af politikker (PP2) skal forbedre det nuværende system gennem en række mere ambitiøse foranstaltninger. Den åbner markedet for egen-handling fuldstændigt og øger antallet af begrænsede serviceleverandører til mindst tre, for så vidt angår levering af groundhandling-ydelser til tredjemand i store lufthavne. Yderligere foranstaltninger omfatter gensidig anerkendelse af godkendelser og harmoniserede udbudskriterier, bedre forvaltning af central infrastruktur, juridisk adskillelse af lufthavnsoperatører og længere udbudsvarighed.

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets beslutning af 11. oktober 2007 om lufthavnskapacitet og groundhandling: mod en mere effektiv politik. (2007/2092 (INI)). Kan ses på: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0433+0+DOC+XML+V0//DA>

<sup>7</sup> 'Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007', Airport Research Center, februar 2009. Kan ses på: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf).

<sup>8</sup> 'Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports', Steer Davies Gleave, juni 2010. Kan ses på: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> Brugerudvalget er et udvalg af repræsentanter af brugere (dvs. luftfartsselskaber) oprettet ved hver lufthavn.

Pakken indeholder nye krav til brug af underleverandører, definition af lufthavnsoperatørernes rolle i de overordnede operationer (og mulige minimumskrav) samt forpligtelser til resultatrapportering. Minimumskrav til uddannelse og tilladelse til, at medlemsstaterne gennemfører overførsel af medarbejderne på de samme betingelser for tjenesteydelser, hvortil adgangen er begrænset, er også inkluderet.

Politikpakke PP2' ligner pakke PP2, men omfatter andre foranstaltninger for de mindre konfliktfyldte problemområder, som er identificeret. Forskellen ligger i, at godkendelsen fastsættes på EU-niveau, og minimumskvalitetskravene fastsættes på EU-niveau.

Den tredje pakke af politikker (PP3) skal forbedre det nuværende system med højintensive politiske foranstaltninger, der sikrer fuld harmonisering af de retlige rammer for groundhandling-markedet, dvs. fuld åbning af groundhandling-markedet og ensartet markedsadgang via bedre forvaltning af central infrastruktur, indførelse af en EU-godkendelse, ophævelse af lufthavnsoperatørers ret til at levere groundhandling i deres lufthavn. Med hensyn til operationel samordning i lufthavnen indeholder pakken nye krav til brug af underleverandører, definition af lufthavnsoperatørernes rolle i de overordnede operationer (og mulige minimumskrav) samt forpligtelser til resultatrapportering. Med denne pakke fastsættes fuldstændig overførsel af medarbejdere under udbudsprocedurer og certificering af centrale medarbejdere.

Der blev taget hensyn til anbefalingerne fra Udvalget for Konsekvensanalyse (IAB), idet de vigtigste ændringer vedrørte behovet for en klarere problemdefinition, afklaring af bestemmelserne om social beskyttelse i tilfælde af overførsel af medarbejdere, indførelse af en bredere vifte af gennemførlige politiske valgmuligheder og en styrket sammenligning af de politiske valgmuligheder.

Kun den anden pakke af politikker (PP2) opfylder helt de identificerede mål, som det påvises i konsekvensanalysen. Der skal sikres en god balance mellem sociale og økonomiske virkninger. Denne pakke af politikker danner grundlaget for dette forslag.

### **3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD**

#### **3.1. Resumé af forslaget**

*Fuldstændig åbning af markedet for egen-handling og forhøjelse af minimumsantallet af serviceleverandører i store lufthavne til tre*

I henhold til direktiv 96/67/EF har medlemsstaterne lov til at begrænse antallet af leverandører af egen-handling eller groundhandling-ydelser til tredjemand til minimum to for fire kategorier af ydelser. Som følge heraf har nogle lufthavne og luftfartsselskaber en begrænset valgmulighed mellem to leverandører for hver af disse ydelser og har ikke altid lov til at udføre egen-handling.

Alle lufthavnsbrugere bør have lov til at udføre egen-handling. Endvidere bør antallet af autoriserede leverandører af groundhandling-ydelser til tredjemand være mindst tre i store lufthavne med mindst 5 mio. passagerer årligt eller 100 000 tons fragt.

*Gensidig anerkendelse af godkendelser med harmoniserede krav*

Tre fjerdedele af medlemsstaterne har etableret et godkendelsessystem, der har resulteret i mange forskellige administrative krav, som leverandørerne af groundhandling-ydelser eller

egen-handling-brugere skal opfylde i EU. Den gensidige anerkendelse af nationale godkendelser med harmoniserede krav vil nedbringe administrationsomkostningerne for operatørerne og mindske hindringerne for at komme ind på markedet.

#### *Bedre forvaltning af centrale infrastrukturer<sup>10</sup>*

Centrale infrastrukturer er væsentlige for udførelsen af groundhandling-ydelser. Da der mangler klare retlige rammer, kan der opstå konkurrenceforvridning på groundhandling-markedet. Forslaget indeholder en klar retlig ramme for definitionen af central infrastruktur og for de gebyrer, leverandører af groundhandling-ydelser og luftfartsselskaber, der udfører egen-handling, skal betale for den centrale infrastruktur.

#### *Juridisk adskillelse af lufthavne og deres groundhandling-aktiviteter*

Hvis en lufthavn selv leverer groundhandling-ydelser, bør det sikres, at de groundhandling-ydelser, lufthavnen leverer, ikke begunstiges urimeligt af lufthavnens lufthavnsforvaltningsaktiviteter.

Det nuværende regnskabsadskillelsessystem for lufthavne, der udfører groundhandling, er meget vanskeligt at overvåge og anses for at være utilstrækkeligt til at sikre loyal konkurrence. I henhold til forslaget skal lufthavnene holde deres groundhandling-aktiviteter i en juridisk enhed, der er adskilt fra deres lufthavnsforvaltningsaktiviteter.

#### *Forbedret udbudsprocedure*

Den nuværende maksimale periode på syv år, som en leverandør af begrænsede groundhandling-ydelser udvælges for, opfattes som utilstrækkelig, især til at afskrive omkostningerne til materiel på jorden. I henhold til forslaget forhøjes den maksimale varighed til 10 år.

Forslaget indeholder yderligere specifikationer om den nærmere udvælgelsesprocedure for leverandørerne af begrænsede ydelser for at sikre en harmonisk anvendelse og sikre, at udvalgte virksomheder faktisk er de bedst egnede til at udføre groundhandling-ydelser.

Ved udvælgelsen af leverandøren af begrænsede groundhandling-ydelser skal brugerudvalget høres. Forslaget indeholder bestemmelser om forretningsordenen for brugerudvalget for at undgå interessekonflikter for luftfartsselskaber, der også leverer groundhandling-ydelser.

#### *Klare regler for brug af underleverandører*

Mens brugen af underleverandører øger den undertiden nødvendige fleksibilitet for leverandører af groundhandling-ydelser, kan brug af underleverandører og underleverandørers brug af underleverandører ("kaskademodellen") også resultere i kapacitetsbegrænsninger og påvirke sikkerheden negativt.

Forslaget indeholder derfor klare regler for brug af underleverandører, hvor leverandører af groundhandling-ydelser har lov til selv at benytte underleverandører, men begrænser brugen af underleverandører for lufthavne og luftfartsselskaber, der udfører egen-handling, til tilfælde af force majeure og forbyder "kaskademodellen".

#### *Forvaltningsorganets funktion i forbindelse med samordningen af ground service*

Luftransportens krise i det sidste år på grund af alvorlige vejrforhold understreger behovet for øget samordning af operationer på landjorden i lufthavnene. I nogle lufthavne blev der nemlig

---

<sup>10</sup> Centrale infrastrukturer er infrastrukturer, der "bruges ved levering af groundhandling-ydelser, hvis kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkning ikke giver mulighed for, at de opdeles, eller for, at der findes flere af dem".

konstateret en lav modstandsdygtighed over for krisen (resiliens), også når det gjaldt leveringen af groundhandling-ydelser. Problemer i én lufthavn har kraftige afledte følger for hele netværket, hvilket gør det så meget mere vigtigt at forbedre modstandsdygtigheden i krisesituationer.

Lufthavnens forvaltningsorgan bør være ansvarligt for, at groundhandling-aktiviteterne i lufthavnen bliver koordineret hensigtsmæssigt. Endvidere skal lufthavnens forvaltningsorgan i store lufthavne, som er særdeles vigtige for det europæiske lufttransportnetværk, sikre, at disse operationer koordineres gennem lufthavnens samarbejdsbaserede beslutningsprocesser og en tilstrækkelig beredskabsplan.

*Lufthavnsoperatørers ansvar for, at minimumskvalitetskrav til groundhandling-operationer defineres i en delegeret retsakt*

Hvis kvaliteten af en leverandør af groundhandling-ydelser ligger under standarden, kan det forstyrre lufthavnssystemet til skade for alle interessenter i lufttransportsektoren. Manglen på fælles minimumskvalitetsstandarder for alle groundhandling-leverandører i en lufthavn blev af interessenter anført som en mangel ved det nuværende direktiv.

I forslaget fastsættes det, at minimumskvalitetsstandarder for udførelse af groundhandling-ydelser skal opfyldes af alle leverandører af groundhandling-ydelser og egen-handling-brugere.

*Rapporteringsforpligtelser vedrørende resultater af groundhandling-ydelser skal defineres i en delegeret retsakt*

Tilstrækkelige, uafhængige og centraliserede data om udførelse af groundhandling-ydelser vil hjælpe til at afdække passende fremtidige politiske foranstaltninger. Leverandører af groundhandling-ydelser og egen-handling-brugere bør skulle rapportere om resultaterne af deres groundhandling-ydelser.

*Obligatoriske minimumskrav til medarbejderuddannelse*

I en arbejdskraftintensiv sektor som groundhandling har stadig personaleudvikling og efteruddannelse afgørende betydning for servicekvaliteten. Omvendt øger dårligt uddannede medarbejdere risikoen for serviceydelser af lav kvalitet og kan navnlig påvirke sikkerheden i forbindelse med groundhandling-ydelserne. Forslaget indfører minimumskrav til uddannelse for alle leverandører af groundhandling-ydelser og luftfartsselskaber, der udfører egen-handling, af hensyn til driftssikkerheden og for at skabe lige vilkår blandt operatørerne.

*Mulighed for, at medlemsstaterne kan kræve overførsel af medarbejdere med samme vilkår, hvis der foreligger en udbudsprocedure*

Ifølge Den Europæiske Unions Domstols retspraksis<sup>11</sup> er det i øjeblikket usikkert, hvilke foranstaltninger medlemsstaterne har lov til at træffe ved ændring af leverandør af groundhandling-ydelser, hvortil der er begrænset adgang.

Personaleomsætningen i groundhandling-sektoren er høj, hvilket ser ud til delvis at skyldes direktivet. Leverandører, der udvælges under en udbudsprocedure til at levere ydelser, hvortil adgangen er begrænset, har kun tilladelse til at operere i en begrænset periode. Udbudssystemet ser derfor ud til at fremme personaleomsætningen. Manglende kontinuitet i ansættelsesforholdet for personalet kan have en skadelig virkning for kvaliteten af

---

<sup>11</sup> Sag C-460/02, Kommissionen mod Italien, dom af 9. december 2004. Sag C-386/03, Kommissionen mod Tyskland, 14. juli 2005.

groundhandling-ydelser. Reglerne for overtagelse af medarbejdere bør derfor præciseres i forlængelse af anvendelsen af direktiv 2001/23/EF om overførsel af virksomheder, og medlemsstaterne bør have mulighed for at sikre passende ansættelses- og arbejdsvilkår.

### **3.2. Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 100 i TEUF.

### **3.3. Nærhedsprincippet**

Nærhedsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under EU's enekompetence.

Forslagets formål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi luftfartsselskaber opererer i et fælles luftfartsmarked, og leverandører af groundhandling også opererer på et europæisk eller internationalt marked. Rammerne for groundhandling-ydelser kan ikke lægges på et lavere reguleringsniveau. Et individuelt tiltag på medlemsstatsniveau ville potentielt kunne skade det indre markeds funktionsdygtighed.

Et EU-tiltag kan bedre opfylde forslagens formål. EU-regler om groundhandling-ydelser er et væsentligt supplement til EU-lovgivningen, der støtter det indre marked for luftfart, eftersom et retfærdigt, gennemsigtigt og ikkediskriminerende system for levering af groundhandling-ydelser er afgørende for at opnå effektive groundhandling-ydelser af høj kvalitet, der har en central funktion i luftfartskæden.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. De supplerende byrder for økonomiske operatører og nationale myndigheder er begrænsede til det, der er nødvendigt for at styrke effektiviteten og den samlede kvalitet af groundhandling-ydelserne. Mens forslaget navnlig indebærer betydelige omkostninger til forbedret forvaltning af centrale infrastrukturer, den juridiske adskillelse af lufthavne og rapporteringsforpligtelser, forventes disse at blive opvejet af de betydelige økonomiske og kvalitetsmæssige fordele, der opnås.

### **3.5. Valg af retsakt**

Den foreslåede retsakt er en forordning. Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige. I betragtning af det nye behov for et minimum af harmoniserede kvalitetsstandarder i lufthavne for at gennemføre gate-to-gate-tilgangen og for yderligere harmonisering af markedsadgangsbetingelserne for at sikre en mere loyal konkurrence på groundhandling-markedet er den fleksibilitet, valget af et direktiv gav i 1996, ikke længere hensigtsmæssig.

Retsakten skal være almengyldig.

En forordning opfylder behovet for harmonisering af groundhandling-markederne på EU-niveau, som var noget, der blev afdækket som et problem. De fleste af de vanskeligheder, som blev identificeret med de nuværende retlige rammer, hænger sammen med, at medlemsstaterne gennemfører dem forskelligt.

Derfor er den mest hensigtsmæssige retsakt en forordning, eftersom alternative muligheder ikke ville være tilstrækkelige til at opfylde de foreslåede målsætninger.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for Den Europæiske Unions budget.

#### **5. FAKULTATIVE ELEMENTER**

##### **5.1. Ophævelse af gældende lovgivning**

En vedtagelse af forslaget vil føre til ophævelse af Rådets gældende direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandling-markedet i Fællesskabets lufthavne.

##### **5.2. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

### om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne og om ophævelse af Rådets direktiv 96/67/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>12</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>13</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandling-markedet i Fællesskabets lufthavne<sup>14</sup> skal der ske en gradvis åbning af groundhandling-markedet.
- (2) Lufthavne og groundhandling-ydelser er en nødvendig forudsætning for gennemførelse af lufttransport og er en central funktion i luftfartskæden. Groundhandling-ydelser dækker alle faste luftfartsrelaterede aktiviteter, som gennemføres for individuelle luftfartsselskaber i lufthavne.
- (3) Med den erklæring, der blev vedtaget på topmødet om luftfart i Brugge i oktober 2010, anerkendtes behovet for at reformere EU-reglerne for at skabe konkurrencedygtighed i hvert led i lufttransportkæden (såsom lufthavne, luftfartsselskaber og andre leverandører af tjenesteydelser).

---

<sup>12</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>13</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>14</sup> EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36.

- (4) Ifølge hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde"<sup>15</sup> er forbedring af markedsadgangen og tilvejebringelse af kvalitetsydelser i lufthavnene afgørende for borgernes livskvalitet og en væsentlig foranstaltning for at realisere det fælles europæiske transportområde.
- (5) En yderligere gradvis åbning af groundhandling-markedet og indførelse af harmoniserede krav til levering af groundhandling-ydelser vil sandsynligvis øge effektiviteten og den samlede kvalitet af groundhandling-ydelserne for luftfartsselskaber såvel som for passagerer og speditører. Det bør forbedre kvaliteten af de samlede lufthavnsoperationer.
- (6) På baggrund af det nye behov for et minimum af harmoniserede kvalitetsstandarder i lufthavne for at gennemføre gate-to-gate-tilgangen og for at virkeliggøre det fælles europæiske luftrum og behovet for en yderligere harmonisering for at sikre fuld udnyttelse af fordelene ved den gradvise åbning af groundhandling-markedet i form af øget kvalitet og effektivitet af groundhandling-ydelserne bør direktiv 96/67/EF erstattes af en forordning.
- (7) Fri adgang til groundhandling-markedet er overensstemmende med en effektiv drift af EU's lufthavne, forudsat at der træffes relevante sikkerhedsforanstaltninger. Den frie adgang til groundhandling-markedet bør indføres gradvis og på en måde, der er tilpasset sektorens krav
- (8) En gradvis åbning af markedet i henhold til direktiv 96/67/EF har allerede givet positive resultater i form af bedre effektivitet og kvalitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at gå videre med en yderligere gradvis åbning.
- (9) Alle lufthavnsbrugere bør have lov til at udføre egen-handling. Samtidig er det nødvendigt at opretholde en klar og restriktiv definition af egen-handling med henblik på at undgå misbrug og negative virkninger for leveringen af groundhandling-ydelser til tredjemand.
- (10) For visse kategorier af groundhandling-ydelser kan markedsadgangen skabe problemer med hensyn til sikkerhed, kapacitet og disponibel plads. Det bør derfor være muligt at begrænse antallet af godkendte leverandører af sådanne ydelser.
- (11) I nogle tilfælde kan begrænsningerne med hensyn til sikkerhed, kapacitet og disponibel plads være så alvorlige, at de kan berettige visse yderligere begrænsninger af markedsadgangen eller af udøvelsen af egen-handling, forudsat at disse begrænsninger er relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende. I sådanne tilfælde bør medlemsstaterne have ret til at anmode om undtagelser fra bestemmelserne i denne forordning.
- (12) Formålet med disse undtagelser bør være at sætte lufthavnsmyndighederne i stand til at overvinde eller i hvert fald mindske disse begrænsninger. Disse undtagelser bør godkendes af Kommissionen.
- (13) Hvis der skal opretholdes en effektiv og loyal konkurrence, hvor antallet af leverandører af groundhandling-ydelser er begrænset, skal de pågældende leverandører

---

<sup>15</sup> KOM(2011) 144 endelig.

vælges efter en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure. Betingelserne for en sådan procedure bør specificeres nærmere.

- (14) Brugere bør høres under udvælgelsen af leverandører af groundhandling-ydelser, da de har en væsentlig interesse i groundhandling-ydelsernes kvalitet og pris.
- (15) Det er derfor nødvendigt at sørge for, at lufthavnsbrugere er repræsenteret og bliver hørt, især når der udvælges godkendte leverandører af groundhandling-ydelser.
- (16) I forbindelse med udvælgelsen af leverandører af groundhandling-ydelser i en lufthavn bør det under visse omstændigheder og under særlige betingelser være muligt at udvide en public serviceforpligtelse til andre lufthavne i samme geografiske område af den pågældende medlemsstat.
- (17) Det er tvetydigt, om medlemsstaterne kan kræve overtagelse af medarbejdere ved en ændring af en leverandør af groundhandling-ydelser, hvortil der er begrænset adgang. Manglende personalekontinuitet kan have en skadelig virkning på groundhandling-ydelsernes kvalitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at tydeliggøre reglerne for overtagelse af medarbejdere ud over anvendelsen af direktiv 2001/23/EF om overførsel af virksomheder, så medlemsstaterne har mulighed for at sikre passende ansættelses- og arbejdsvilkår.
- (18) Med henblik på at sikre en gnidningsløs gennemførelse af lufttransportoperationer i lufthavne, garantere sikkerhed og tryghed på lufthavnens områder samt beskytte miljøet og sikre overensstemmelse med gældende sociale bestemmelser og regler bør leveringen af groundhandling-ydelser være omfattet af en passende godkendelse. Der findes i øjeblikket godkendelsesordninger for levering af groundhandling-ydelser i de fleste medlemsstater, men de er vidt forskellige, og der bør derfor indføres en harmoniseret godkendelsesordning.
- (19) For at sikre, at alle tjenesteydelsesleverandører og egen-handling-brugere besidder en tilstrækkelig økonomisk soliditet, har et godt ry, tilstrækkelig forsikringsdækning og tilstrækkeligt kendskab til groundhandling-operationer og lufthavnsmiljø, og for at etablere lige vilkår bør tildelingen af godkendelser være underlagt minimumskrav.
- (20) Åben adgang til lufthavnens centrale infrastruktur og klare retlige rammer med henblik på definitionen af central infrastruktur er afgørende for en effektiv levering af groundhandling-ydelser. Det bør dog være muligt at kræve betaling for den centrale infrastruktur.
- (21) Betalingen bør ikke indebære forskelsbehandling, og beregningen heraf bør være gennemsigtig. Betalingen bør ikke overstige det, der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved at stille den centrale infrastruktur til rådighed, bl.a. en rimelig forrentning.
- (22) Lufthavnens forvaltningsorgan og/eller ethvert andet forvaltningsorgan for den centrale infrastruktur i den pågældende lufthavn bør regelmæssigt høre lufthavnsbrugere om definitionen på infrastrukturen og afgiftsniveaue.
- (23) Lufthavnens forvaltningsorgan kan også levere groundhandling-ydelser selv. Da lufthavnens forvaltningsorgan samtidig gennem sine beslutninger kan udøve en betydelig indflydelse på konkurrencen mellem leverandører af groundhandling-

ydelse, bør det kræves, at lufthavnene holder deres groundhandling-ydelse i en juridisk enhed adskilt fra den juridiske enhed, der varetager infrastrukturforvaltningen.

- (24) For at lufthavnene kan udfylde deres infrastrukturforvaltningsfunktioner, garantere sikkerhed og tryghed på lufthavnsområderne og sikre groundhandling-ydelsernes modstandsdygtighed, også i krisesituationer, bør lufthavnens forvaltningsorgan være ansvarligt for, at groundhandling-aktiviteterne i lufthavnen bliver koordineret hensigtsmæssigt. Lufthavnens forvaltningsorgan bør rapportere om koordineringen af lufthavnens groundhandling-aktiviteter til Eurocontrols præstationsvurderingskommission med henblik på en konsolideret optimering.
- (25) Lufthavnens forvaltningsorgan, en offentlig myndighed eller et andet organ, der kontrollerer lufthavnen, bør også have beføjelse til at fastlægge de nødvendige regler for, at lufthavnsinfrastrukturen kan fungere hensigtsmæssigt.
- (26) Det er nødvendigt at definere obligatoriske minimumskvalitetsstandarder, som skal opfyldes af leverandører af groundhandling-ydelse og egen-handling-brugere, for at sikre den overordnede servicekvalitet og lige vilkår blandt leverandørerne.
- (27) Med henblik på at styrke ydeevnen i hele luftfartskæden og gennemføre "gate-to-gate"-tilgangen bør leverandører af groundhandling-ydelse og egen-handling-brugere rapportere til Kommissionen om deres præstationer.
- (28) I en arbejdskraftintensiv sektor som groundhandling har løbende personaleudvikling og efteruddannelse afgørende betydning for servicekvaliteten. Der bør derfor fastlægges minimumskrav til uddannelse for at sikre kvaliteten af de udførte opgaver med hensyn til pålidelighed, resiliens og sikkerhed og for at skabe lige vilkår blandt operatørerne.
- (29) Brug af underleverandører øger fleksibiliteten for leverandører af groundhandling-ydelse. Alligevel kan brug af underleverandører og disses brug af underleverandører også resultere i begrænsninger og få negative følger for sikkerheden. Brug af underleverandører bør derfor begrænses, og reglerne for brug af underleverandører bør tydeliggøres.
- (30) De rettigheder, der anerkendes i denne forordning, bør kun gælde leverandører af groundhandling-ydelse fra tredjelande og egen-handling-brugere fra tredjelande, hvis der er tale om fuld gensidighed. Hvis der ikke foreligger en sådan gensidighed, bør Kommissionen kunne beslutte, at en eller flere medlemsstater skal suspendere disse rettigheder over for de pågældende leverandører eller brugere.
- (31) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer groundhandling-ydelse.
- (32) Med henblik på at sikre, at der gælder harmoniserede forsikringskrav for leverandører af groundhandling-ydelse og egen-handling-brugere, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 delegeres til Kommissionen med hensyn til forsikringskrav til leverandører af groundhandling-ydelse og egen-handling-brugere. For at sikre, at der gælder harmoniserede og behørigt ajourførte forpligtelser vedrørende minimumskvalitetsstandarder for groundhandling-ydelse og vedrørende rapporteringsforpligtelser for leverandører af groundhandling-ydelse og

egen-handling-brugere, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 delegeres til Kommissionen med hensyn til specifikationer for minimumskvalitetsstandarder for groundhandling-ydelser og med hensyn til specifikationer for indhold og formidling af rapporteringsforpligtelser for leverandører af groundhandling-ydelser og egen-handling-brugere. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører passende høringer under sit forberedelsesarbejde, bl.a. på ekspertniveau og med sektordialogudvalget, der blev oprettet i henhold til afgørelse 98/500/EF.

- (33) Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af de relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (34) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Sådanne beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>16</sup>.
- (35) Rådgivningsproceduren bør anvendes til vedtagelse af gennemførelsesbeslutninger om undtagelser fra graden af åbning af markedet for groundhandling-ydelser til tredjemand og luftfartsselskaber, der udfører egen-handling, eftersom disse retsakter kun har et begrænset anvendelsesområde.
- (36) Rådgivningsproceduren bør også benyttes til vedtagelse af gennemførelsesbeslutninger om medlemsstaternes udvidelse af en public serviceforpligtelse til en lufthavn på en ø, eftersom disse retsakter kun har et begrænset anvendelsesområde.
- (37) Undersøgelingsproceduren bør benyttes til vedtagelse af gennemførelsesbeslutninger om hel eller delvis suspendering af retten til adgang til groundhandling-markedet i en medlemsstats område for leverandører af groundhandling-ydelser og lufthavnsbrugere fra et tredjeland.
- (38) Eftersom formålet med denne forordning, nemlig en mere homogen anvendelse af EU-lovgivningen om groundhandling-ydelser, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne på grund af lufttransportens internationale karakter og derfor bedre kan opfyldes på EU-niveau, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre end, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (39) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første ministermøde i dialogforummet om Gibraltar, erstatter den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev vedtaget den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987.
- (40) Direktiv 96/67/EF bør derfor ophæves —

---

<sup>16</sup> EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## Kapitel I – Anvendelsesområde og definitioner

### *Artikel 1 Anvendelsesområde*

Forordningen gælder alle lufthavne, der er beliggende på en medlemsstats område, som er omfattet af traktaten og åben for erhvervsmæssig trafik.

Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands retlige holdning til den bestående uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.

### *Artikel 2 Definitioner*

I denne forordning gælder følgende definitioner:

- (a) "lufthavn": et område, der er specielt indrettet til landing, start og manøvrering af luftfartøjer, herunder også eventuelle anlæg, der er tilknyttet af hensyn til trafikken og servicering af luftfartøjer, samt nødvendige anlæg til betjening af den erhvervsmæssige lufttrafik
- (b) "lufthavnens forvaltningsorgan": organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter i henhold til nationale love eller bestemmelser har fået til opgave at administrere og forvalte lufthavnens infrastrukturer og koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, som opererer i lufthavnen
- (c) "lufthavnsbruger": en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flybefordring af passagerer, post og/eller fragt til eller fra den pågældende lufthavn
- (d) "groundhandling": de tjenesteydelser i en lufthavn til en lufthavnsbruger, som er fastsat i bilaget
- (e) "egen-handling": det forhold, at en lufthavnsbruger selv udfører en eller flere former for groundhandling-ydelser og ikke indgår nogen form for kontrakt med tredjemand om levering af sådanne tjenesteydelser. I denne forordning anses lufthavnsbrugere ikke indbyrdes som tredjemænd, hvis:
  - den ene har en majoritetsbesiddelse i den anden, eller
  - samme organ har majoritetsbesiddelsen i dem begge
- (f) "leverandør af groundhandling-ydelser": enhver fysisk eller juridisk person, der leverer en eller flere former for groundhandling-ydelser til tredjemand

- (g) "central infrastruktur": særlige anlæg og/eller faciliteter i en lufthavn, som af tekniske, miljømæssige, omkostningsmæssige eller kapacitetsmæssige årsager ikke kan opdeles, og som der ikke kan findes flere af, og hvis tilgængelighed er afgørende nødvendig for udførelsen af efterfølgende groundhandling-ydelser
- (h) "brug af underleverandører": det forhold, at en leverandør af groundhandling-ydelser eller undtagelsesvis en egen-handling-bruger i egenskab af hovedkontrahent indgår en kontrakt med en tredjemand, som benævnes "underleverandør", hvorefter underleverandøren skal udføre en eller flere kategorier (eller underkategorier) af groundhandling-ydelser
- (i) "godkendelse": en godkendelse, som en kompetent myndighed giver en virksomhed, til at levere groundhandling-ydelser som anført i godkendelsen
- (j) "uafhængig tilsynsmyndighed": den myndighed, der er omtalt i artikel 11 i direktiv 2009/12/EF.

## **Kapitel II – Generelle foreløbige krav**

### *Artikel 3*

#### *Lufthavnens forvaltningsorgan*

1. Varetages forvaltningen og driften af en lufthavn ikke af et enkelt organ, men af flere forskellige organer, betragtes hvert af disse som en del af lufthavnens forvaltningsorgan med henblik på anvendelsen af denne forordning.
2. Oprettes der kun et enkelt forvaltningsorgan for flere lufthavne, betragtes de enkelte lufthavne på samme måde enkeltvis med henblik på anvendelsen af denne forordning.

### *Artikel 4*

#### *Brugerudvalg*

1. Hver af de omhandlede lufthavne nedsætter et brugerudvalg bestående af brugerrepræsentanter eller repræsentative brugerorganisationer ("brugerudvalg").
2. Alle lufthavnsbrugere har ret til at deltage i brugerudvalgets arbejde eller være repræsenteret af en organisation, som vedkommende vælger at overdrage denne opgave til. Hvis de er repræsenteret af en sådan organisation, må organisationen dog ikke levere groundhandling-ydelser i den pågældende lufthavn.
3. Brugerudvalget fastsætter skriftligt sin forretningsorden, herunder afstemningsregler.

Afstemningsreglerne omfatter specifikke bestemmelser om, hvordan brugerudvalget undgår interessekonflikter som følge af tilstedeværelsen af lufthavnsbrugere, der leverer groundhandling-ydelser i den berørte lufthavn. Især når brugerudvalget høres i løbet af en udvælgelsesprocedure i overensstemmelse med artikel 8 og 9, har lufthavnsbrugere, der ansøger om tilladelse til at levere en eller flere groundhandling-ydelser til tredjemand, ikke stemmeret.

4. Stemmevægtningen i brugerudvalget sikrer, at:
  - (a) en enkelt lufthavsbrugers stemmeret ikke overstiger 49 % af de samlede stemmer uanset den pågældendes årlige trafikmængde i en lufthavn
  - (b) stemmeretten for egen-handling-brugere ikke overstiger en tredjedel af de samlede stemmer.
5. Lufthavnens forvaltningsorgan stiller et sekretariat til rådighed for brugerudvalget.

Såfremt lufthavnens forvaltningsorgan afviser dette, eller hvis brugerudvalget ikke accepterer det, udpeger lufthavnens forvaltningsorgan en anden enhed, der skal godkendes af brugerudvalget. Brugerudvalgets sekretariat fører og ajourfører listen over lufthavsbrugere og deres repræsentanter, som sidder i brugerudvalget.
6. Brugerudvalgets sekretariat fører protokol over hvert møde i brugerudvalget. Protokollen skal troværdigt afspejle synspunkter og afstemninger på mødet.

## **Kapitel III – Åbning af groundhandling-markedet**

### **AFSNIT 1 EGEN-HANDLING**

#### *Artikel 5 Egen-handling*

Alle lufthavsbrugere kan udføre egen-handling.

### **AFSNIT 2 LEVERING AF GROUNDHANDLING-YDELSER TIL TREDJEMAND**

#### *Artikel 6 Levering af groundhandling-ydelser til tredjemand*

1. Leverandører af groundhandling-ydelser har fri adgang til markedet for levering af groundhandling-ydelser til tredjemand i enhver lufthavn, hvis årlige trafik har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst de foregående tre år.
2. For lufthavne i henhold til stk. 1 kan medlemsstaterne begrænse antallet af leverandører med tilladelse til at levere følgende former for groundhandling-ydelser:
  - (a) bagagehåndtering
  - (b) forpladshandling
  - (c) brændstof- og oliepåfyldning

- (d) fysisk håndtering af fragt og post mellem lufthavnsbygningen og flyet i forbindelse med såvel indgående og udgående fragt og post som fragt og post i transit.

Medlemsstaterne må dog ikke begrænse dette antal til under to leverandører for hver kategori af groundhandling-ydelser eller – for lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 5 mio. passagerer eller 100 000 tons fragt i mindst de foregående tre år – til under tre leverandører for hver kategori af groundhandling-ydelser.

- 3. I lufthavne, hvor antallet af leverandører er begrænset til to eller flere leverandører i overensstemmelse med stk. 2 i denne artikel eller artikel 14, stk. 1, litra a) og c), må mindst én af de godkendte leverandører ikke direkte eller indirekte være kontrolleret af:
  - (a) lufthavnens forvaltningsorgan
  - (b) en lufthavnsbruger, som i året forud for udvælgelsen af disse leverandører har transporteret mere end 25 % af de passagerer eller den fragt, der er registreret i lufthavnen, eller
  - (c) et organ, der direkte eller indirekte kontrollerer eller kontrolleres af lufthavnens forvaltningsorgan, jf. litra a), eller en lufthavnsbruger, jf. litra b).

Kontrol over en virksomhed opnås gennem rettigheder, aftaler eller på andre måder, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske og retlige forhold, giver mulighed for at få afgørende indflydelse på leverandøren, jf. EU-Domstolens fortolkning.

- 4. Hvis antallet af godkendte leverandører begrænses i medfør af stk. 2, må medlemsstaterne ikke derved hindre en lufthavnsbruger, uanset hvilken del af lufthavnen vedkommende har fået tildelt, i for hver enkelt kategori af groundhandling-ydelser, der er underlagt begrænsninger, reelt på de i stk. 2 og 3 omhandlede betingelser at kunne vælge mellem mindst:
  - to leverandører af groundhandling-ydelser eller
  - tre leverandører af groundhandling-ydelser for lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 5 mio. passagerer eller 100 000 tons fragt i mindst de foregående tre år.
- 5. Når en lufthavn når op på en af de tærskler for fragtrafik, der er omhandlet i denne artikel, uden dog at nå op på den tilsvarende tærskel for passagertrafik, gælder denne forordning ikke for de former for groundhandling-ydelser, der udelukkende vedrører passagertrafik.
- 6. En lufthavn, hvis årlige trafik i mindst tre år i træk har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt, og hvis årlige trafik efterfølgende falder under tærsklen på 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt, holder sit marked åbent for leverandører af groundhandling-ydelser til tredjemand i mindst de første tre år efter det år, den faldt under grænsen.

7. En lufthavn, hvis årlige trafik i mindst tre år i træk har været mindst 5 mio. passagerbevægelser eller 100 000 tons fragt, og hvis årlige trafik falder under tærsklen på 5 mio. passagerbevægelser eller 100 000 tons fragt, holder sit marked åbent for leverandører af groundhandling-ydelser til tredjemand i mindst de første tre år efter det år, den faldt under grænsen.

#### *Artikel 7*

#### *Udvælgelse af leverandører*

1. Leverandører, der har tilladelse til at levere groundhandling-ydelser i en lufthavn, hvor antallet af leverandører er begrænset i henhold til artikel 6 eller artikel 14, udvælges efter en gennemsigtig, åben og ikkediskriminerende udbudsprocedure.
2. Den ordregivende myndighed er
  - (a) lufthavnens forvaltningsorgan, forudsat at det
    - ikke selv leverer tilsvarende groundhandling-ydelser
    - ikke direkte eller indirekte kontrollerer en virksomhed, der leverer sådanne ydelser
    - ikke har nogen andel i en sådan virksomhed
  - (b) i alle andre tilfælde en kompetent myndighed, som er uafhængig af lufthavnens forvaltningsorgan.
3. Brugerudvalget har ikke på noget trin i udvælgelsesproceduren adgang til tilbudsgivernes bud. Lufthavnens forvaltningsorgan har ikke på noget trin i udvælgelsesproceduren adgang til tilbudsgivernes bud, hvis organet ikke er ordregivende myndighed.
4. Efter at have underrettet Kommissionen kan den pågældende medlemsstat i udbudsbetingelserne inkludere en public serviceforpligtelse for leverandører af groundhandling-ydelser i lufthavne, som betjener yderområder eller udviklingsområder, der udgør en del af dens område, hvor leverandører ikke er villige til at levere groundhandling-ydelser uden offentlig støtte (dvs. eneret eller godtgørelse), men hvor lufthavnene er af afgørende betydning for den pågældende medlemsstats adgangsmuligheder. Denne bestemmelse berører ikke EU's statsstøtteregler.
5. Indkaldelsen af bud iværksættes og offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.
6. Den ordregivende myndighed udvælger leverandører i to etaper:
  - (a) en kvalifikationsprocedure for at undersøge ansøgernes egnethed
  - (b) en tildelingsprocedure for at udvælge de(n) godkendte leverandør(er).

*Artikel 8*  
*Kvalifikationsprocedure*

1. I en kvalifikationsprocedure kontrollerer den ordregivende myndighed, at ansøgerne opfylder en række minimumskriterier. Den ordregivende myndighed fastlægger disse minimumskriterier efter høring af brugerudvalget og lufthavnens forvaltningsorgan, hvis sidstnævnte ikke er den ordregivende myndighed.
2. Minimumskriterierne indeholder følgende betingelser:
  - (a) Ansøger har en gyldig godkendelse udstedt i overensstemmelse med kapitel IV om godkendelsesprocedurer.
  - (b) Ansøger beviser sine kvalifikationer og forpligter sig skriftligt til at anvende de relevante bestemmelser og regler, herunder gældende arbejdsretlige love, gældende kollektive overenskomster, adfærdsregler i lufthavnen og kvalitetskrav i lufthavnen.
3. Den ordregivende myndighed opstiller en liste over de ansøgere, som opfylder kriterierne under kvalifikationsproceduren.

*Artikel 9*  
*Tildelingsprocedure*

1. Under tildelingsproceduren udvælger den ordregivende myndighed en leverandør blandt de egnede ansøgere fra listen og tildeler denne ansøger tilladelsen efter høring af brugerudvalget og lufthavnens forvaltningsorgan, hvis sidstnævnte ikke er ordregivende myndighed.
2. Udvælgelsen af den leverandør, der får tildelt tilladelsen, sker ved sammenligning af ansøgernes bud i forhold til en liste over tildelingskriterier. Tildelingskriterierne skal være relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Den ordregivende myndighed fastlægger tildelingskriterierne efter høring af brugerudvalget og lufthavnens forvaltningsorgan, hvis sidstnævnte ikke er den ordregivende myndighed.
3. Tildelingskriterierne indeholder følgende betingelser:
  - (a) sammenhængende og plausibel forretningsplan vurderet på grundlag af beregninger af modelomkostninger
  - (b) operationernes kvalitetsniveau vurderet på grundlag af en repræsentativ flyveplan, herunder, hvor det er relevant, effektiv udnyttelse af personale og udstyr, seneste indlevering af bagage og fragt, leveringstider for bagage og fragt samt maksimale gennemløbstider
  - (c) tilstrækkelige materielle ressourcer med hensyn til udstyrets tilgængelighed og miljøvenlighed
  - (d) tilstrækkelige menneskelige ressourcer med hensyn til arbejdstagernes erfaring og tilstrækkeligt uddannelses-/kvalificeringsprogram

- (e) informations- og kommunikationsteknologisk kvalitet
  - (f) organisatorisk planlægningskvalitet
  - (g) overholdelse af miljøkrav.
4. Den relative vægtning af tildelingskriterierne skal fremgå af indkaldelsen af bud og de relevante dokumenter. En række point med en passende maksimumsspredning anvendes på hvert tildelingskriterium. Den ordregivende myndighed kan fastsætte et minimumsantal point, som en udvalgt ansøger skal opnå for bestemte tildelingskriterier. Fastsættelsen af et minimumsantal point skal være ikkediskriminerende og skal være klart anført i indkaldelsen af bud og de relevante dokumenter. Den ordregivende myndighed må ikke fjerne nogen tildelingskriterier, tilføje andre eller opdele dem, der oprindeligt var fastsat i indkaldelsen af bud.
  5. Tilladelsen til at levere groundhandling-ydelser i den respektive lufthavn tildeles den ansøger, der opnår det højeste antal point og samtidig også opfylder et eventuelt minimumsantal point, der kræves for bestemte tildelingskriterier.
  6. Lufthavnsbrugere, der ansøger om at levere groundhandling-ydelser til tredjemand, eller som udfører egen-handling, høres ikke under tildelingsproceduren.
  7. Den ordregivende myndighed sikrer, at tildelingsafgørelsen og årsagerne hertil offentliggøres.

#### *Artikel 10*

##### *Udvælgelsesperiode og afslutning af aktiviteter*

1. Leverandører af groundhandling-ydelser godkendes for en periode på mindst syv år og højst 10 år undtagen i tilfælde af undtagelser til åbning af egen-handling og levering af groundhandling-ydelser til tredjemand, jf. artikel 14, stk. 1. Den nøjagtige gyldighedsperiode for leverandørernes godkendelse og datoen for indledningen af operationerne skal være klart anført i indkaldelsen af bud.
2. En leverandør af groundhandling-ydelser begynder at levere tjenesteydelser inden for én måned fra den startdato, der er anført i indkaldelsen af bud. I behørigt begrundede tilfælde kan den ordregivende myndighed på anmodning af leverandøren af groundhandling-ydelser og efter høring af brugerudvalget forlænge denne periode i højst seks måneder. Efter udløbet af denne periode vil tilladelsen ophøre med at være gyldig.
3. Den ordregivende myndighed tager højde for afslutningen af tilladelsesperioden og sikrer, at en leverandør, som udvælges efter en ny indkaldelse af bud, får tilladelse til at starte sit virke dagen efter den sidste dag i de(n) tidligere udvalgte leverandør(er)s tilladelsesperiode.
4. Ophører en leverandør af groundhandling-ydelser med sin virksomhed før udløbet af den periode, den pågældende fik tilladelse til, erstattes leverandøren på grundlag af udvælgelsesproceduren i artikel 7, 8, 9 og denne artikel. En leverandør, der indstiller sit virke, skal informere den relevante ordregivende myndighed om sin hensigt om at indstille sit virke i tilstrækkeligt god tid og mindst seks måneder, før vedkommende

forlader lufthavnen. Der kan pålægges leverandøren økonomiske sanktioner, hvis denne ikke informerer den ordregivende myndighed i tilstrækkeligt god tid, medmindre leverandøren kan påvise force majeure.

5. Hvis en leverandør indstiller sit virke før udgangen af den periode, den pågældende havde tilladelse til, og ikke giver den ordregivende myndighed tilstrækkelig tid til at udvælge en ny leverandør, før vedkommende forlader lufthavnen, med det resultat, at der er et midlertidigt monopol for visse groundhandling-ydelser i lufthavnen, giver medlemsstaten en leverandør af groundhandling-ydelser tilladelse til at levere groundhandling-ydelser i den pågældende lufthavn i en begrænset periode på højst 10 måneder uden at benytte udvælgelsesproceduren i henhold til artikel 7, 8, 9 og denne artikel.

Såfremt det ikke lykkes medlemsstaten at finde en leverandør af groundhandling-ydelser i denne begrænsede tidsperiode, regulerer medlemsstaten prisen på de groundhandling-ydelser, der er et midlertidigt monopol på, indtil endnu en leverandør begynder at levere disse groundhandling-ydelser i lufthavnen.

6. Den ordregivende myndighed informerer brugerudvalget og eventuelt lufthavnens forvaltningsudvalg om beslutninger, der træffes i henhold til artikel 7, 8 og 9 samt denne artikel.
7. Artikel 7, 8 og 9 samt bestemmelserne i denne artikel finder ikke anvendelse på tildelingen af offentlige kontrakter og koncessioner, der er omfattet af andre bestemmelser i EU-lovgivningen.

#### *Artikel 11*

##### *Lufthavnens forvaltningsorgan som leverandør af groundhandling-ydelser*

1. Begrænses antallet af leverandører i henhold til artikel 6, kan lufthavnens forvaltningsorgan selv levere groundhandling-ydelser uden at skulle gennemgå den i artikel 7-10 fastsatte udvælgelsesprocedure. På samme måde kan det uden at følge denne procedure give en virksomhed tilladelse til at levere groundhandling-ydelser i den berørte lufthavn:
  - (a) hvis det direkte eller indirekte kontrollerer denne virksomhed, eller
  - (b) hvis denne virksomhed direkte eller indirekte kontrollerer forvaltningsorganet.
2. Såfremt et forvaltningsorgan, der leverer groundhandling-ydelser i overensstemmelse med stk. 1, ikke længere opfylder betingelserne i stk. 1, kan denne leverandør fortsætte med at levere groundhandling-ydelser i en periode på fem år uden at blive omfattet af udvælgelsesproceduren, jf. artikel 7-10. Ved udløbet af denne femårsperiode informerer leverandøren den relevante ordregivende myndighed i tilstrækkeligt god tid og mindst seks måneder før udløbet af femårsperioden. Der kan pålægges leverandøren økonomiske sanktioner, hvis denne ikke informerer den ordregivende myndighed i tilstrækkeligt god tid, medmindre leverandøren kan påvise force majeure. Hvis leverandøren indstiller sin virksomhed inden udløbet af femårsperioden, finder artikel 10, stk. 4, og artikel 10, stk. 5, anvendelse.

## Artikel 12

### *Varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af personale til tjenesteydelser, der er underlagt markedsadgangsbegrænsninger*

1. Denne artikel finder kun anvendelse på groundhandling-ydelser, for hvilke medlemsstaten har begrænset antallet af leverandører i henhold til artikel 6 eller 14.
2. Hvis en leverandør af groundhandling-ydelser, jf. stk. 1, efter udvælgelsesproceduren, jf. artikel 7-10, mister sin tilladelse til at levere disse ydelser, kan medlemsstaterne kræve, at de(n) leverandør(er) af groundhandling-ydelser, som efterfølgende leverer disse ydelser, giver de medarbejdere, der tidligere blev ansat til at levere disse ydelser, de rettigheder, de ville have været berettigede til, hvis der var sket en overførsel, jf. Rådets direktiv 2001/23/EF<sup>17</sup>.
3. Medlemsstaterne begrænser kravet i stk. 2 til de ansatte hos den tidligere leverandør, der er involveret i levering af ydelser, som den tidligere leverandør mistede tilladelsen til, og som frivilligt accepterer at blive ansat af de(n) nye leverandør(er).
4. Medlemsstaterne begrænser kravet i stk. 2, således at det skal stå i forhold til den aktivitetsmængde, der rent faktisk overføres til de øvrige leverandører/den anden leverandør.
5. Såfremt en medlemsstat stiller krav som anført i stk. 2, skal udbudsdokumenterne til udvælgelsesproceduren, jf. artikel 7-10, indeholde en liste over de berørte ansatte samt detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder, og på hvilke betingelser de ansatte anses for at være tilknyttet de pågældende ydelser.
6. Såfremt en leverandør af groundhandling-ydelser ophører med til en lufthavnsbruger at levere groundhandling-ydelser, der udgør en betydelig del af denne leverandørs groundhandling-aktiviteter i tilfælde, der ikke er omfattet af stk. 2, og såfremt en egen-handling-lufthavn beslutter at ophøre med egen-handling, kan medlemsstaterne kræve af den eller de leverandører af groundhandling-ydelser eller egen-handling-lufthavnsbrugeren, som efterfølgende leverer disse groundhandling-ydelser, at tildele medarbejdere, der tidligere blev ansat for at levere disse tjenesteydelser, de rettigheder, som de ville have været berettiget til, hvis der havde været en overførsel i den forstand, der er omhandlet i Rådets direktiv 2001/23/EF.
7. Medlemsstaterne skal begrænse kravet i stk. 6 til ansatte hos den tidligere leverandør, som er involveret i levering af groundhandling-ydelser, som den tidligere leverandør ophører med at levere, og som frivilligt indvilliger i at blive ansat hos den eller de nye leverandører eller den nye egen-handling-lufthavnsbruger.
8. Medlemsstaterne skal begrænse kravet i stk. 6 til ansatte hos egen-handling-lufthavnsbrugeren, som er involveret i levering af groundhandling-ydelser, som egen-handling-lufthavnsbrugeren beslutter at ophøre med at egen-handle, og som frivilligt indvilliger i at blive ansat hos den eller de nye leverandører eller den nye egen-handling-lufthavnsbruger.

---

<sup>17</sup> Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter, EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

9. Medlemsstaterne begrænser kravet i stk. 6, så det svarer til omfanget af den aktivitet, der reelt overføres til den nye leverandør eller egen-handling-lufthavnbruger.
10. Medlemsstaterne kan overlade det til ledelsen og arbejdstagerne på et passende niveau via forhandlede aftaler at fastlægge de praktiske arrangementer for gennemførelse af denne artikel.
11. Medlemsstaten informerer Kommissionen om eventuelle foranstaltninger, der træffes i overensstemmelse med denne artikel.

*Artikel 13*  
*Lufthavne på øer*

I forbindelse med udvælgelse af leverandører af groundhandling-ydelser i en lufthavn, jf. artikel 7-10, kan en medlemsstat udvide public service-forpligtelsen til også at omfatte andre lufthavne i den pågældende medlemsstat, hvis:

- (a) disse lufthavne ligger på øer i samme geografiske område
- (b) disse lufthavne har en trafik på mindst 100 000 passagerbevægelser om året
- (c) udvidelsen er godkendt af Kommissionen.

Beslutningen om at godkende udvidelsen er en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 443, stk. 2. Denne bestemmelse berører ikke EU's statsstøttere regler.

**AFSNIT 3    UNDTAGELSER FOR EGEN-HANDLING OG GROUNDHANDLING TIL  
TREDJEMAND**

*Artikel 14*  
*Undtagelser*

1. Når specifikke plads- og kapacitetshensyn i en lufthavn, navnlig på grund af pladsmangel og arealets udnyttelsesgrad, umuliggør åbning af markedet og/eller udøvelse af egen-handling i det omfang, der er fastsat i denne forordning, kan den pågældende medlemsstat beslutte at:
  - (a) begrænse antallet af leverandører til mindst to for en eller flere andre kategorier af groundhandling-ydelser end dem, der er nævnt i artikel 6, stk. 2, i hele eller dele af lufthavnen, hvorved artikel 6, stk. 3 finder anvendelse
  - (b) lade en enkelt leverandør levere en eller flere kategorier af groundhandling-ydelser, jf. artikel 6, stk. 2, i lufthavne, hvis årlige trafik er mindst 2 mio. passagerer årligt eller 50 000 tons fragt
  - (c) lade en eller to leverandører levere en eller flere kategorier af groundhandling-ydelser, jf. artikel 6, stk. 2, til lufthavne, hvis årlige trafik er mindst

5 mio. passagerer eller 100 000 tons fragt, idet artikel 6, stk. 3, finder anvendelse i tilfælde af en begrænsning til to leverandører

(d) lade et begrænset antal lufthavnsbrugere udøve egen-handling, jf. artikel 5, forudsat at de pågældende brugere udvælges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.

2. For alle undtagelser under stk. 1 gælder det, at de skal

(a) præcisere, hvilken eller hvilke kategori(er) groundhandling-ydelser undtagelsen gælder for, og de særlige plads- og kapacitetsproblemer, der ligger til grund herfor

(b) være ledsaget af en plan med relevante foranstaltninger, som tager sigte på at afhjælpe disse problemer.

3. For undtagelserne gælder, at de:

(a) ikke må forårsage konkurrenceforvridning mellem leverandører af groundhandling-ydelser og/eller lufthavnsbrugere, der udfører egen-handling

(b) skal begrænses til det strengt nødvendige.

4. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om enhver undtagelse, de har til hensigt at bevilge i henhold til stk. 1, samt begrundelsen herfor mindst seks måneder før dens ikrafttræden.

5. Kommissionen offentliggør i Den Europæiske Unions Tidende et resumé af de undtagelsesbeslutninger, den har fået meddelelse om, og opfordrer de berørte parter til at reagere herpå.

6. Kommissionen foretager en grundig undersøgelse af medlemsstaternes afgørelse om en undtagelse. På baggrund af en indgående analyse af forholdene og en undersøgelse af de relevante foranstaltninger, som medlemsstaten har foreslået, efterprøver Kommissionen, om de nævnte problemer eksisterer, og om det ikke er muligt at åbne markedet og/eller give adgang til egen-handling i det omfang, denne forordning foreskriver.

7. Kommissionen kan efter denne undersøgelse og efter høring af den pågældende medlemsstat godkende medlemsstatens afgørelse eller modsætte sig den, hvis den finder, at det ikke er dokumenteret, at de anførte problemer eksisterer, eller at de ikke er så alvorlige, at de berettiger en undtagelse. Efter høring af den pågældende medlemsstat kan Kommissionen ligeledes kræve, at medlemsstaten ændrer omfanget af undtagelsen, eller at den begrænser den til kun at gælde for de dele af en lufthavn, hvor de anførte problemer er konstateret.

8. Senest seks måneder efter at have modtaget meddelelsen fra medlemsstaten træffer Kommissionen en afgørelse, som offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

9. Gennemførelsesbestemmelserne i denne artikels stk. 7 og 8 vedtages i overensstemmelse med rådgivningsproceduren, jf. artikel 43, stk. 2.

10. Undtagelser, som medlemsstaterne har indrømmet i medfør af stk. 1, kan bortset fra undtagelser, der er indrømmet i henhold til stk. 1, litra b) og c), ikke have en gyldighed på mere end tre år. Senest seks måneder inden denne periodes udløb skal medlemsstaten på ny træffe afgørelse om anmodningen om undtagelse efter bestemmelserne i denne artikel.
11. Undtagelser, som medlemsstaterne har indrømmet i medfør af stk. 1, litra b) og c), kan ikke have en gyldighed på mere end to år. En medlemsstat kan dog i overensstemmelse med overvejelserne i stk. 1 anmode om, at denne periode en enkelt gang forlænges med yderligere to år. Kommissionen træffer afgørelse om en sådan anmodning. Denne gennemførelsesbestemmelse vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 43, stk. 2.

#### *Artikel 15*

##### *Høringer af leverandører af groundhandling-ydelser og af lufthavnsbrugere*

Lufthavnens forvaltningsorgan tilrettelægger en procedure for høring om anvendelsen af denne forordning mellem sig selv, brugerudvalget og de virksomheder, der leverer groundhandling-ydelser. Denne høring omfatter navnlig priserne på de groundhandling-ydelser, der er genstand for en undtagelse i henhold til artikel 14, stk. 1, litra b) og c), samt leveringen af dem. Høringen finder sted mindst én gang om året. Lufthavnens forvaltningsorgan tager referat af mødet, som sendes til Kommissionen efter anmodning.

## **Kapitel IV – Godkendelsesprocedurer**

#### *Artikel 16*

##### *Krav om at opnå passende godkendelse anerkendt i alle EU-medlemsstater*

1. I lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst tre år i træk, må ingen virksomhed få tilladelse til at levere groundhandling-ydelser, hverken som leverandør af groundhandling-ydelser eller som egen-handling-bruger, medmindre den har fået den nødvendige godkendelse. En virksomhed, der opfylder kravene i dette kapitel, har ret til at blive godkendt.
2. Som ansvarlig for at udstede godkendelser til at levere groundhandling-ydelser udpeger hver medlemsstat en kompetent myndighed ("godkendelsesmyndighed"), der er uafhængig af lufthavnens forvaltningsorgan.
3. Godkendelsesmyndigheden må ikke indrømme godkendelser eller opretholde gyldigheden heraf, hvis kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.

#### *Artikel 17*

##### *Betingelser for bevilling af en godkendelse*

1. En virksomhed får bevilget godkendelse af en medlemsstats godkendelsesmyndighed, såfremt:
  - (a) den er etableret og registreret i en medlemsstat

- (b) dens virksomhedsstruktur giver godkendelsesmyndigheden mulighed for at gennemføre bestemmelserne i dette kapitel
  - (c) den opfylder de finansielle betingelser, jf. artikel 18
  - (d) den kan føre bevis for hæderlighed, jf. artikel 19
  - (e) den opfylder kravet til medarbejdernes kvalifikationer, jf. artikel 20
  - (f) den opfylder kravene om en operationsmanual, jf. artikel 21
  - (g) den opfylder forsikringskravene, jf. artikel 22.
2. Stk. 1, litra a), c) og d), finder ikke anvendelse på brugere, der udøver egen-handling, men ikke leverer groundhandling-ydelser til tredjemand. Lufthavnsbrugere, der har fået udstedt en godkendelse til egen-handling, må ikke levere groundhandling-ydelser til tredjemand på grundlag af denne godkendelse.
3. En virksomhed, der ansøger om godkendelse eller har opnået godkendelse, skal respektere de nationale bestemmelser vedrørende social beskyttelse, miljøbeskyttelse og lufthavnssikkerhed i alle de medlemsstater, den opererer i.

*Artikel 18*  
*Finansielle betingelser for bevilling af en godkendelse*

1. En virksomhed, der ansøger om godkendelse, må ikke være under insolvensbehandling eller lignende ordninger eller under konkursbehandling.
2. Godkendelsesmyndigheden vurderer nøje, om en virksomhed, der søger om godkendelse, kan bevise, at
- (a) den når som helst kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på 24 måneder fra driftens påbegyndelse
  - (b) den kan dække de faste og variable omkostninger i forbindelse med drift ifølge sin forretningsplan, opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på tre måneder fra driftens påbegyndelse, uden at der tages hensyn til driftsindtægterne.
3. Af hensyn til vurderingen, jf. stk. 1, forelægger hver ansøger sit reviderede regnskab for de foregående to regnskabsår.
4. Af hensyn til vurderingen, jf. stk. 2, forelægger hver ansøger en forretningsplan for i hvert fald de første tre års drift. Forretningsplanen skal ligeledes indeholde en udførlig beskrivelse af de økonomiske bånd mellem ansøgeren og enhver anden erhvervsmæssig virksomhed, som ansøgeren deltager i enten direkte eller gennem beslægtede foretagender. Ansøgeren skal i øvrigt meddele alle relevante oplysninger, især følgende data:
- (a) forventet balance med resultatopgørelse for de følgende tre år

- (b) forventede pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for de første tre driftsår
- (c) udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af materiel, herunder, hvis der er tale om leasing, aftalevilkårene for hver kontrakt, hvis det er relevant.

*Artikel 19*  
*Bevis for hæderlighed*

1. En virksomhed, der ansøger om godkendelse, skal dokumentere, at den har betalt sine skatter og socialsikringsbidrag i de seneste år i de medlemsstater, hvor den driver forretning, eller, i tilfælde af at den ikke driver virksomhed i EU, i sit oprindelsesland.
2. Virksomheden skal ligeledes dokumentere, at de personer, der vedvarende faktisk står for virksomhedens drift, fremlægger vandelsattest eller bevis på, at de ikke er under konkurs. For så vidt angår statsborgere fra andre medlemsstater, skal godkendelsesmyndigheden som tilstrækkeligt bevis godkende dokumenter, der er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor den pågældende virksomhed er etableret eller registreret, eller den medlemsstat, hvor personen har sin faste bopæl, og hvoraf det fremgår, at disse krav er opfyldt.
3. Såfremt den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret og registreret, eller den medlemsstat, hvor personen har sin faste bopæl, ikke udsteder de i stk. 2 omtalte dokumenter, erstattes disse dokumenter af en under ed afgivet erklæring eller – i medlemsstater, hvor edsaflæggelse ikke finder sted – en højtidelig erklæring, der af vedkommende afgives for en kompetent retlig eller administrativ myndighed eller, i påkommende tilfælde, for en notar eller en kompetent erhvervsorganisation i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret og registreret, eller den medlemsstat, hvor personen har sin faste bopæl. Myndigheden, notaren eller den kompetente erhvervsorganisation udsteder en attest til bekræftelse af denne ed eller højtidelige erklæring.

*Artikel 20*  
*Medarbejdernes kvalifikationer*

En virksomhed, der ansøger om godkendelse, skal vise, at dens medarbejdere har de kvalifikationer, faglige erfaringer og den anciennitet, der er nødvendig for udførelsen af den aktivitet, virksomheden ansøger om.

*Artikel 21*  
*Driftsmanual*

En virksomhed, der ansøger om godkendelse, skal fremlægge en driftsmanual for de relevante aktiviteter, som indeholder følgende oplysninger:

- (a) organisationsdiagram, ledelsespersonale, beskrivelse af ansvar og pligter, kontrol

- (b) kapacitet til at operere sikkert i et lufthavnsmiljø
- (c) materielpolitik
- (d) kvalifikationskrav til medarbejdere samt tilsvarende krav til uddannelse og efteruddannelsesplan
- (e) flyvesikkerheds- og kvalitetsledelsesprocedurer
- (f) standardprocedurer for handling, bl.a. koordinering med lufthavnsbrugere og forvaltningsorganer, koordinering af aktiviteter og særlige handling-procedurer i forbindelse med bestemte kunder
- (g) beredskabspolitik
- (h) sikkerhedsstyringsprocedurer (security).

*Artikel 22  
Forsikringskrav*

1. Leverandører af groundhandling-ydelser og egen-handling-brugere i EU skal have en forsikring, der dækker deres erstatningsansvar for skader forårsaget i forbindelse med groundhandling på en medlemsstats område, som giver ret til erstatning.
2. Kommissionen har bemyndigelse til at fastsætte yderligere oplysninger om forsikringskrav og minimumsbeløb gennem en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 42.

*Artikel 23  
Godkendelsens gyldighed*

1. En godkendelse er gyldig i fem år.
2. En godkendelse er gyldig for de kategorier og/eller underkategorier, der er specificeret i godkendelsen.
3. Leverandøren af groundhandling-ydelser skal til enhver tid på anmodning kunne godtgøre over for godkendelsesmyndigheden, at den pågældende opfylder alle krav i dette kapitel.
4. Godkendelsesmyndigheden fører tilsyn med, at kravene i dette kapitel opfyldes. Den skal i alle tilfælde foretage en fornyet vurdering af opfyldelsen af kravene i følgende tilfælde:
  - (a) hvis der er mistanke om et potentielt problem, eller
  - (b) når en anden medlemsstats godkendelsesmyndighed anmoder herom, eller
  - (c) når Kommissionen anmoder herom.

5. Godkendelsen forelægges igen til ny godkendelse, når en groundhandling-virksomhed:
  - (a) ikke har påbegyndt driften 12 måneder efter godkendelsens udstedelse eller
  - (b) har indstillet driften i mere end 12 måneder.
6. En groundhandling-virksomhed underretter godkendelsesmyndigheden:
  - (c) forud for betydelige ændringer i omfanget af sin virksomhed
  - (d) hvis der indledes en insolvensprocedure mod virksomheden.

#### *Artikel 24 Tilbagekaldelse af godkendelse*

1. Godkendelsesmyndigheden kan til enhver tid tilbagekalde godkendelsen, hvis leverandøren af groundhandling-ydelser eller egen-handling-brugeren ikke opfylder de i dette kapitel nævnte kriterier på grund af forhold, som den pågældende kan gøres ansvarlig for. Årsagerne til tilbagekaldelsen meddeles den pågældende leverandør eller egen-handling-bruger og godkendelsesmyndighederne i de øvrige medlemsstater.
2. Godkendelsesmyndigheden tilbagekalder godkendelsen, hvis leverandøren af groundhandling-ydelser bevidst eller uforsvarligt giver godkendelsesmyndigheden falske oplysninger om et vigtigt punkt.

#### *Artikel 25 Godkendelsesafgørelser*

1. Godkendelsesmyndigheden træffer afgørelse om en ansøgning snarest muligt og senest to måneder efter, at alle nødvendige oplysninger er indgivet, og under hensyntagen til alle foreliggende forhold. Afgørelsen meddeles ansøgeren og godkendelsesmyndighederne i de øvrige medlemsstater. Afslag skal begrundes.
2. En godkendelse kan kun afslås, hvis leverandøren eller egen-handling-brugeren ikke opfylder de i dette kapitel nævnte kriterier på grund af forhold, som den pågældende kan gøres ansvarlig for.
3. Godkendelsesmyndigheden offentliggør procedurerne for tildeling og tilbagekaldelse af godkendelser og underretter Kommissionen herom.

#### *Artikel 26 Gensidig anerkendelse af godkendelser*

En godkendelse udstedt i en medlemsstat i overensstemmelse med dette kapitel tillader en operatør at levere groundhandling-ydelser enten som leverandør eller som egen-handling-bruger i alle medlemsstater, der er omfattet af betingelserne i godkendelsen, og med forbehold for begrænsningerne om markedsadgang, jf. artikel 6 og 14.

## Kapitel V – Forpligtelse, der påhviler lufthavnens og centrale infrastrukturens forvaltningsorganer

### Artikel 27

#### *Adgang til centrale infrastrukturer og anlæg*

1. Denne artikel gælder kun lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst de foregående tre år.
2. Lufthavnens forvaltningsorgan offentliggør en liste over centrale infrastrukturer i lufthavnen.
3. Forvaltningen af de centrale infrastrukturer kan være forbeholdt lufthavnens forvaltningsorgan eller et andet organ, der kan gøre det obligatorisk for leverandører af groundhandling-ydelser og egen-handling-brugere at benytte de pågældende infrastrukturer. Disse infrastrukturer forvaltes på en gennemsigtig, objektiv og ikkediskriminerende måde.
4. Lufthavnens forvaltningsorgan eller eventuelt den offentlige myndighed eller et andet organ, der kontrollerer forvaltningsorganet, beslutter på et objektivt grundlag og efter høring af brugerudvalget og de virksomheder, der leverer groundhandling-ydelser i lufthavnen, hvilke infrastrukturer der skal centraliseres. Lufthavnens forvaltningsorgan eller eventuelt den offentlige myndighed eller et andet organ, der kontrollerer forvaltningsorganet, sikrer, at en infrastruktur eller et anlæg, der falder ind under definitionen af "central infrastruktur", udpeges som sådan, og at kravene i dette kapitel overholdes for infrastrukturen eller anlægget.
5. Såfremt brugerudvalget ikke er enig i forvaltningsorganets beslutning om at centralisere eller ikke centralisere en infrastruktur eller i omfanget af centraliseringen, kan det anmode den uafhængige tilsynsmyndighed i den pågældende medlemsstat om at afgøre, hvorvidt den omhandlede infrastruktur skal centraliseres eller ej og i hvilket omfang.
6. Leverandører af groundhandling-ydelser og egen-handling-brugere skal have åben adgang til lufthavnsinfrastrukturer, centrale infrastrukturer og lufthavnsanlæg i det omfang, det er nødvendigt for, at de kan udføre deres aktiviteter. Lufthavnens forvaltningsorgan eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur eller eventuelt den offentlige myndighed eller et andet organ, der kontrollerer lufthavnens forvaltningsorgan, eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur kan gøre denne adgang betinget af vilkår, der er relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende.
7. Den disponible groundhandling-plads i lufthavnen skal på grundlag af regler og kriterier, der er relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende, fordeles mellem de forskellige leverandører af groundhandling-ydelser og de forskellige egen-handling-brugere, herunder nytilkomne, i det omfang det er nødvendigt for, at de kan udøve deres rettigheder, og for at sikre reel og loyal konkurrence.

8. Hvis en afgørelse om den centrale infrastrukturens anvendelsesområde indbringes for den uafhængige tilsynsmyndighed i overensstemmelse med stk. 5 i denne artikel, finder proceduren i henhold til artikel 6 i direktiv 2009/12/EF anvendelse.

#### *Artikel 28*

##### *Gebyrer for centrale infrastrukturer og anlæg*

1. Denne artikel gælder kun lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst de foregående tre år.
2. Såfremt der for brugen af de centrale infrastrukturer eller anlæg i lufthavnen opkræves et gebyr, sikrer lufthavnens forvaltningsorgan eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur, at gebyrets størrelse fastsættes på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.
3. Lufthavnens forvaltningsorgan eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur er berettiget til at få dækket sine omkostninger og få en rimelig forrentning ud af de gebyrer, der pålægges. Gebyrerne udgør en godtgørelse for en tjenesteydelse.
4. Et gebyr, jf. stk. 1, fastsættes efter den enkelte lufthavns niveau efter høring af brugerudvalget og de virksomheder, der leverer groundhandling-ydelser i lufthavnen. Lufthavnens forvaltningsorgan eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur forelægger årligt brugerudvalget og de virksomheder, der leverer groundhandling-ydelser i lufthavnen, oplysninger om de elementer, som danner grundlag for fastsættelsen af gebyrerne. Disse oplysninger omfatter som minimum følgende:
  - (a) en opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for gebyrerne
  - (b) den metode, der anvendes ved fastsættelse af gebyrerne
  - (c) lufthavnens overordnede omkostningsstruktur for de faciliteter og ydelser, som gebyrerne vedrører
  - (d) indtægterne fra de forskellige gebyrer og den samlede udgift til de tjenesteydelser, der dækkes af disse, samt forrentning
  - (e) enhver finansiering fra offentlige myndigheder af faciliteter og tjenesteydelser, som gebyrerne vedrører
  - (f) alle foreslåede større investeringers forventede resultat i form af deres indvirkning på lufthavnens kapacitet.
5. Lufthavnens forvaltningsorgan offentliggør gebyrernes størrelse, herunder en detaljeret liste over leverede ydelser, for at vise, at opkrævede gebyrer for levering af centrale infrastrukturer, groundhandling-plads og væsentlige tjenesteydelser i forbindelse med levering af groundhandling-ydelserne udelukkende bruges til at dække alle eller dele af omkostningerne i den forbindelse. Hvor det er relevant, informerer forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur lufthavnens

forvaltningsorgan om gebyrernes størrelse og forelægger i den forbindelse en detaljeret liste over de leverede ydelser.

6. Er brugerudvalget ikke enig i et gebyr fastsat af lufthavnens forvaltningsorgan eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet for den centrale infrastruktur, kan det bede medlemsstatens uafhængige tilsynsmyndighed om at træffe beslutning om gebyrets størrelse.
7. Hvis en afgørelse om gebyrernes størrelse indbringes for den uafhængige tilsynsmyndighed i overensstemmelse med stk. 8 i denne artikel, finder proceduren i henhold til artikel 6 i direktiv 2009/12/EF anvendelse.

#### *Artikel 29* *Juridisk adskillelse*

1. I lufthavne, hvis årlige trafikmængde har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst de foregående tre år, opretter lufthavnens forvaltningsorgan eller den centrale infrastrukturens forvaltningsorgan – såfremt den leverer groundhandling-ydelser til tredjemand – en separat juridisk enhed til varetagelse af disse groundhandling-aktiviteter.

Enheden er med hensyn til juridisk form, organisation og beslutningstagning uafhængig af enhver enhed, der arbejder med forvaltning af lufthavnens infrastruktur, hvis lufthavnens forvaltningsorgan leverer groundhandling-ydelser til tredjemand, og af enhver enhed, der arbejder med central infrastruktur, hvis den centrale infrastrukturens forvaltningsorgan leverer groundhandling-ydelser til tredjemand.

2. I lufthavne, hvis årlige trafikmængde har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst de foregående tre år, kan de personer, der er ansvarlige for forvaltning af lufthavnsinfrastrukturen eller forvaltningen af den centrale infrastruktur ikke deltage direkte eller indirekte i virksomhedsstrukturene i den uafhængige enhed, der leverer groundhandling-ydelser.
3. Den juridiske enhed, der leverer groundhandling-ydelser, jf. stk. 1, må ikke modtage nogen krydsfinansiering fra luftfartsaktiviteter i forbindelse med forvaltning af lufthavnsinfrastrukturen i tilfælde, hvor lufthavnens forvaltningsorgan leverer groundhandling-ydelser, eller fra luftfartsaktiviteter i forbindelse med forvaltning af den centrale infrastruktur i tilfælde, hvor den centrale infrastrukturens forvaltningsorgan leverer groundhandling-ydelser, som ville gøre det muligt for den juridiske enhed, der leverer groundhandling-ydelser, at sænke sine priser på groundhandling-ydelser til tredjemand.
4. I denne artikel betyder et forvaltningsorgans "luftfartsaktiviteter" enhver aktivitet, forvaltningsorganet gennemfører i sin lufthavn, som vedrører levering af tjenesteydelser eller infrastrukturer til lufthavnsbrugere, leverandører af groundhandling-ydelser i deres lufttransportaktivitet eller flypassagerer, der benytter lufthavnen, såsom opkrævning af lufthavnsafgifter, tildeling af infrastrukturer og anlæg samt sikkerhedsforanstaltninger i lufthavnen. Andre aktiviteter end luftfartsvirksomhed omfatter transaktioner med fast ejendom eller aktiviteter i en anden sektor end lufttransport.

5. Ved afslutningen af hvert regnskabsår kontrollerer en uafhængig revisor situationen og erklærer offentligt, at en sådan krydsfinansiering ikke har fundet sted. Såfremt den juridiske enhed, der leverer groundhandling-ydelser, modtager krydsfinansiering fra andre aktiviteter end luftfartsvirksomhed, skal den enhed, som forvalter lufthavnsinfrastrukturen eller enheden, der forvalter den centrale infrastruktur, påvise, at det er i overensstemmelse med stk. 3.

## **Kapitel VI – Koordinering af aktiviteter og kvalitet**

### *Artikel 30*

#### *Forvaltningsorganets rolle i koordineringen af groundhandling-ydelser*

1. Lufthavnens forvaltningsorgan er ansvarligt for en god koordinering af groundhandling-aktiviteterne i lufthavnen. Som koordinator for flytrafikken på jorden sikrer lufthavnens forvaltningsorgan især, at leverandørers og egen-handling-brugeres operationer er i overensstemmelse med lufthavnens adfærdskodeks, jf. artikel 31.
2. I lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 5 mio. passagerer eller 100 000 tons fragt i mindst tre år i træk, gælder det endvidere, at
  - (a) leverandørers og egen-handling-brugeres operationer som minimum skal leve op til de kvalitetsstandarder, der er fastsat i artikel 32
  - (b) lufthavnens forvaltningsorgan skal sikre, at leverandørers og egen-handling-brugeres operationer koordineres gennem lufthavnens samarbejdsbaserede beslutningsprocesser og via en tilstrækkelig beredskabsplan.
3. Denne artikels bestemmelser berører ikke EU's konkurrenceregler.
4. Lufthavnens forvaltningsorgan forelægger en årsberetning om anvendelsen af foranstaltningerne i stk. 2 for Eurocontrols præstationsvurderingskommission. Præstationsvurderingskommissionen forelægger en konsolideret rapport for Kommissionen.
5. Lufthavnens forvaltningsorgan indberetter eventuelle problemer med leverandører af groundhandling-ydelser eller egen-handling-brugere i sin lufthavn til den nationale godkendelsesmyndighed.

### *Artikel 31*

#### *Adfærdskodeks*

1. I denne artikel er "adfærdskodeks" alle regler, som defineres af lufthavnens forvaltningsorgan, en offentlig myndighed eller ethvert andet organ, der kontrollerer lufthavnen med henblik på, at lufthavnen kan fungere hensigtsmæssigt.
2. Lufthavnens forvaltningsorgan, en offentlig myndighed eller et andet organ, som kontrollerer lufthavnen, kan fastlægge en adfærdskodeks.

3. Adfærdskodeksen skal være baseret på følgende principper:
  - (a) Den gælder for de forskellige leverandører og brugere af groundhandling uden forskelsbehandling.
  - (b) Den er relevant i forhold til det tilstræbte mål.
  - (c) Den må ikke resultere i en faktisk indskrænkning af adgangen til markedet eller af udøvelsen af egen-handling i forhold til, hvad der er fastsat i denne forordning.
4. Medlemsstaten kan, eventuelt på forslag af lufthavnens forvaltningsorgan:
  - (a) forbyde en leverandør eller egen-handling-bruger at levere groundhandling-ydelser eller benytte egen-handling, hvis den pågældende leverandør eller bruger undlader at overholde adfærdskodeksen
  - (b) pålægge leverandører, som leverer groundhandling-ydelser i lufthavnen, at deltage på en rimelig og ikkediskriminerende måde i opfyldelsen af de public serviceforpligtelser, der er fastsat i nationale love og regler, særlig forpligtelsen til at sikre kontinuerlig service.

*Artikel 32*  
*Minimumskvalitetsstandarder*

1. I denne artikel er "minimumskvalitetsstandarder" minimumsniveauet for den kvalitet, der kræves for groundhandling-ydelser.
2. I lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 5 mio. passagerbevægelser eller 100 000 tons fragt i mindst de foregående tre år, fastsætter lufthavnens forvaltningsorgan eller, hvor det er relevant, den offentlige myndighed eller et andet organ, der kontrollerer lufthavnen, minimumskvalitetsstandarder for udførelsen af groundhandling-ydelser.
3. Leverandører af groundhandling-ydelser eller egen-handling-brugere skal overholde disse minimumskvalitetsstandarder. Endvidere skal lufthavnsbrugere og leverandører af groundhandling-ydelser overholde minimumskvalitetsstandarderne i deres kontraktlige relationer.
4. Minimumskvalitetsstandarderne dækker navnlig følgende områder: driftsresultater, uddannelse, information og bistand til passagerer, især som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004<sup>18</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006<sup>19</sup>, samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, sikkerhed, beredskabsforanstaltninger og miljø.
5. Minimumskvalitetsstandarderne skal være retfærdige, gennemsigtige, ikkediskriminerende og må ikke berøre gældende EU-lovgivning, bl.a.

---

<sup>18</sup> EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1.

<sup>19</sup> EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1.

forordningerne (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 1107/2006. De skal være sammenhængende, forholdsmæssige og relevante i forhold til lufthavnsoperationernes kvalitet. I den forbindelse tages der behørigt hensyn til kvaliteten af toldbehandling, lufthavnssikkerhed og immigrationsprocedure.

6. Minimumskvalitetsstandarderne skal overholde de specifikationer, som er fastsat af Kommissionen. Kommissionen har bemyndigelse til at vedtage specifikationerne gennem delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 42.
7. Forud for fastlæggelsen af disse standarder hører lufthavnens forvaltningsorgan brugerudvalget og leverandørerne af groundhandling-ydelser.

#### *Artikel 33*

##### *Indberetningsforpligtelser vedrørende udførelse af groundhandling-ydelser*

8. I lufthavne, hvis årlige trafikmængde har været mindst 5 mio. passagerbevægelser eller 100 000 tons fragt i mindst tre år i træk, indberetter leverandører og egen-handling-brugere deres driftsresultater til Kommissionen.
9. Kommissionen har bemyndigelse til at vedtage detaljerede specifikationer vedrørende indhold og formidling af indberetningsforpligtelserne gennem en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 42.

#### *Artikel 34*

##### *Uddannelse*

1. Leverandører og egen-handling-brugere sikrer, at alle deres ansatte, der arbejder med levering af groundhandling-ydelser, bl.a. ledere og tilsynsførende, regelmæssigt deltager i specifik og periodisk uddannelse, så de kan udføre de opgaver, de får pålagt.
2. Alle medarbejdere, der arbejder med levering af groundhandling-ydelser, skal deltage i mindst to dages uddannelse af relevans for de opgaver, de får pålagt. Alle medarbejdere skal deltage i den relevante uddannelse, når de tiltræder et nyt job, eller når de får pålagt en ny opgave.
3. Hvor det er relevant for den pågældende groundhandling-aktivitet, skal uddannelsen mindst dække:
  - (a) sikkerhed (security), bl.a. sikkerhedskontrol, driftssikkerhed, sikkerhedsudstyr og forvaltning af sikkerhedstrusler
  - (b) farligt gods
  - (c) airside-sikkerhed, herunder sikkerhedsfilosofi, sikkerhedsforskrifter, farer, menneskelige faktorer airside-mærkninger og skiltning, nødsituationer, forebyggelse af skade fra indsugede fremmedlegemer, personlige værnemidler, ulykker-hændelser-nærvedhændelser, samt tilsyn med airside-sikkerhed

- (d) uddannelse af airside-chauffører, bl.a. generelle ansvarsområder og procedurer (procedurer for nedsat sigtbarhed), køretøjsudstyr, lufthavnsregler samt layout for trafik- og manøvreområder
  - (e) ground serviceudstyr (GSE), drift og forvaltning, herunder GSE-vedligeholdelse og GSE-operationer
  - (f) kontrol med lastning og losning, herunder vægt og balancekompetencer og -bevidsthed, flys strukturelle lastebegrænsninger, lasteenheder, lastning af bulklastrum, lastfordelingsplan, balancetabeller/diagrammer, lasteinstruktionsrapport (LIR), lastemeddelelser og lastekontrol med farligt gods
  - (g) funktionsuddannelse i passagerbetjening, herunder uddannelse i passagerindstigning, brouddannelse og passagerinformation og -bistand i overensstemmelse med forordningerne (EF) nr. 261/2004 og (EF) nr. 1107/2006
  - (h) funktionsuddannelse i bagagehåndtering
  - (i) uddannelse i flyhåndtering og lastning
  - (j) flyets bevægelser på jorden, herunder operationer i den forbindelse, drift af materiel, til- og frakoblingsprocedurer for materiel-fly, håndsignaler for flyets bevægelser på jorden, dirigering af fly og bistand ved flyets bevægelser på jorden
  - (k) fysisk håndtering af fragt og post, herunder gældende forbud og begrænsninger i handel med varer
  - (l) uddannelse i koordinering af flyekspedition
  - (m) miljø, herunder kontrol af spild, udledningsforvaltning og bortskaffelse af affald
  - (n) nødforanstaltninger og beredskabsforvaltning
  - (o) indberetningssystemer
  - (p) outsourcing af kvalitetskontrol.
4. Alle leverandører og egen-handling-brugere indberetter årligt oplysninger om overholdelsen af deres uddannelsesforpligtelser til lufthavnens forvaltningsorgan.

*Artikel 35*  
*Underentrepriser*

1. Med forbehold for stk. 2, 3 og 4 kan leverandører af groundhandling-ydelser benytte underleverandører.

2. Egen-handling-brugere må kun give groundhandling-ydelser i underentreprise, hvis de midlertidigt er ude af stand til at udføre egen-handling på grund af force majeure.
3. Underleverandører må ikke give groundhandling-ydelser i underentreprise.
4. En leverandør af groundhandling-ydelser, jf. artikel 11, stk. 1, må ikke give groundhandling-ydelser i underentreprise, undtagen hvis den pågældende midlertidigt er ude af stand til at levere disse ydelser på grund af force majeure.
5. En leverandør eller egen-handling-bruger, der benytter en eller flere underleverandører, sikrer, at underleverandørerne opfylder forpligtelserne til leverandører af groundhandling-ydelser i henhold til denne forordning.
6. En leverandør og egen-handling-bruger, der benytter en eller flere underleverandører, giver lufthavnens forvaltningsorgan meddelelse om navnet på de(n) pågældende underleverandør(er) og de(n) pågældendes aktiviteter.
7. Ansøger en leverandør om tilladelse til at levere groundhandling-ydelser under udvælgelsesproceduren, jf. artikel 7, skal denne anføre, hvor mange underleverandører den pågældende har til hensigt at benytte samt deres navne og aktiviteter.

## **Kapitel VII – Internationale forbindelser**

### *Artikel 36*

#### *Forbindelser med tredjelande*

1. Med forbehold for EU's internationale forpligtelser kan Kommissionen i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren, jf. artikel 43, stk. 3, beslutte, at en eller flere medlemsstater skal træffe foranstaltninger, herunder hel eller delvis suspendering af adgangsretten til groundhandling-markedet inden for dens/deres område(r), over for leverandører og egen-handling-brugere fra det pågældende tredjeland med henblik på at afhjælpe tredjelandets diskriminerende adfærd, hvis det viser sig, at et tredjeland i forbindelse med adgang til markedet for groundhandling eller egen-handling:
  - (a) ikke retligt eller faktisk indrømmer leverandører og egen-handling-brugere fra en medlemsstat en behandling, der svarer til den, som medlemsstaterne giver det pågældende tredjelands leverandører eller egen-handling-brugere i deres lufthavne, eller
  - (b) retligt eller faktisk indrømmer leverandører og egen-handling-brugere fra en medlemsstat dårligere behandling end den, som medlemsstaten giver sine egne leverandører eller egen-handling-brugere, eller
  - (c) indrømmer leverandører og egen-handling-brugere fra andre tredjelande en gunstigere behandling end en medlemsstats leverandører eller egen-handling-brugere.

2. En leverandør og egen-handling-bruger fra et tredjeland anses for et være en fysisk eller juridisk person, der er oprettet i overensstemmelse med det pågældende tredjelandets love og har sit registrerede kontor, sin centraladministration eller sit hovedforretningssted på tredjelandets område.
3. EU og/eller medlemsstaterne sikrer, at der, for så vidt angår rettigheder vedrørende markedsadgang, ikke finder nogen forskelsbehandling sted mellem EU-lufthavnsbrugere, der leverer groundhandling-ydelser til tredjemand, og andre EU-leverandører.

## **Kapitel VIII – Indberetnings- og overvågningsforpligtelser**

### *Artikel 37*

#### *Indberetningsforpligtelser for medlemsstaterne*

1. Medlemsstaterne fremsender inden den 1. juli hvert år listen over lufthavne, der er omfattet af mindst én af begrænsningerne i adgangen til groundhandling-markedet, jf. artikel 6, stk. 2, eller artikel 14, til Kommissionen.
2. Medlemsstaterne forelægger inden den 1. juli hvert år Kommissionen listen over leverandører og egen-handling-brugere, der er godkendt af medlemsstaten i overensstemmelse med kapitel IV om godkendelsesprocedurer.

### *Artikel 38*

#### *Offentliggørelse af lufthavnslister*

Inden udgangen af hvert år offentliggør Kommissionen følgende oplysninger i Den Europæiske Unions Tidende:

- (a) en liste over EU-lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 5 mio. passagerbevægelser eller 100 000 tons fragt i mindst de foregående tre år
- (b) en liste over EU-lufthavne, hvis årlige trafik har været mindst 2 mio. passagerbevægelser eller 50 000 tons fragt i mindst de foregående tre år
- (c) en liste over EU-lufthavne, der er åbne for erhvervmæssig trafik
- (d) en liste over lufthavne, der er omfattet af begrænsninger i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, eller artikel 14
- (e) en liste over leverandører eller egen-handling-brugere, der er godkendt i overensstemmelse med kapitel IV om godkendelsesprocedurer.

### *Artikel 39*

#### *Evaluerings- og Informationsrapport*

1. Senest fem år efter denne forordnings ikrafttrædelsesdato forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens gennemførelse.

Rapporten skal især vurdere enhver form for betydelig indvirkning på kvaliteten af groundhandling-ydelser og ansættelses- og arbejdsvilkårene. Rapporten omfatter følgende indikatorer og kriterier for en stikprøve af lufthavne:

- (a) gennemsnitligt antal leverandører af groundhandling-ydelser i EU's lufthavne for de 11 kategorier af ydelser
  - (b) antal egen-handling-brugere i hver lufthavn i EU for de 11 kategorier af ydelser
  - (c) antal lufthavne, hvor antallet af leverandører er begrænset, og værdien af begrænsningen/begrænsningerne
  - (d) antal virksomheder med en godkendelse fra en medlemsstat, som opererer i en anden medlemsstat
  - (e) interessenternes mening om godkendelsessystemet (godkendelseskriterier, gennemførelsesproblemer, pris osv.)
  - (f) antal leverandører og egen-handling-brugere, der opererer i EU (i alt)
  - (g) pris- og forvaltningssystem for centrale infrastrukturer i hver lufthavn
  - (h) forvaltningsorganets markedsandel i groundhandling-aktiviteterne i hver lufthavn for de 11 kategorier af ydelser
  - (i) markedsandel for brugere, der leverer groundhandling-ydelser til tredjemand, i hver lufthavn for alle kategorier af ydelser
  - (j) sikkerhedsulykker i forbindelse med groundhandling-ydelser
  - (k) interessenternes mening om kvaliteten af groundhandling-ydelser i lufthavne med hensyn til medarbejderkompetence, miljø, sikkerhed og koordinering af aktiviteter (samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, beredskabsforanstaltninger, uddannelse i en lufthavnskontekst, brug af underleverandører)
  - (l) minimumskvalitetsstandarder for groundhandling-virksomheder
  - (m) oplysninger om uddannelse
  - (n) overførsel af medarbejdere og virkningen heraf på medarbejderbeskyttelsen
  - (o) beskæftigelse og arbejdsvilkår i groundhandling-sektoren.
2. Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om indsamling af information til den i stk. 1 omhandlede rapport.
3. På basis af denne rapport kan Kommissionen beslutte, om en revision af forordningen er nødvendig.

## **Kapitel IX – Social beskyttelse**

### *Artikel 40 Social beskyttelse*

Med forbehold for anvendelsen af denne forordning og under hensyntagen til de øvrige bestemmelser i EU-lovgivningen kan medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger for at beskytte arbejdstagernes rettigheder.

## **Kapitel X – Klageadgang vedrørende afgørelser eller individuelle foranstaltninger**

### *Artikel 41 Klageret*

1. Medlemsstater eller eventuelt forvaltningsorganer påser, at enhver part, der kan godtgøre en retlig interesse, har adgang til at klage over de enkelte afgørelser eller foranstaltninger, der træffes i medfør af artikel 6, stk. 2 (levering af groundhandlingsydelser til tredjemand), artikel 7-10 (udvælgelsesprocedure), artikel 13 (lufthavne på øer), artikel 23 og 24 (godkendelsesbeslutninger), artikel 27 (adgang til centrale infrastrukturer og anlæg), artikel 28 (gebyrer for centrale infrastrukturer og anlæg), artikel 31 (adfærdskodeks) og artikel 32 (minimumskvalitetsstandarder).
2. En klage kan indbringes for en national domstol eller en anden offentlig myndighed end den pågældende lufthavns forvaltningsorgan, og denne myndighed skal i givet fald være uafhængig af den offentlige myndighed, som kontrollerer lufthavnens forvaltningsorgan. Hvor det er anført i denne forordning, indbringes klagen for den uafhængige tilsynsmyndighed.

## **Kapitel XI – Bestemmelser om gennemførelsesbeføjelser og delegerede beføjelser**

### *Artikel 42 Udøvelse af delegerede beføjelser*

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastsatte betingelser.
2. Delegationen af beføjelser i artikel 22, 32 og 33 sker for en ubestemt periode fra denne forordnings ikrafttrædelsesdato.
3. Delegationen af beføjelser efter artikel 22, 32 og 33 kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske

Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget efter artikel 22, 32 og 33 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en periode på to måneder fra meddelelsen om denne retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne periode begge har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på initiativ af Europa-Parlamentet eller Rådet.

#### *Artikel 43 Udvalgsprocedure*

1. Kommissionen bistås af et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011. Hvor udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes den skriftlige procedure uden noget resultat, hvis formanden træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Hvor udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes den skriftlige procedure uden noget resultat, hvis formanden træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

## **Kapitel XII – Afsluttende bestemmelser**

#### *Artikel 44 Ophævelse*

Direktiv 96/67/EF ophæves med virkning fra anvendelsesdatoen for denne forordning.

Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til denne forordning.

#### *Artikel 45 Overgangsbestemmelser*

1. Leverandører, der er udvalgt i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 96/67/EF før denne forordnings anvendelsesdato, er fortsat godkendt på de betingelser, der er fastsat i direktiv 96/67/EF, indtil den oprindeligt planlagte udvælgelsesperiode er udløbet.

2. I lufthavne, hvor der kun blev udvalgt to leverandører pr. ydelseskategori i medfør af artikel 6, stk. 2, i direktiv 96/67/EF, og hvor der skal udvælges mindst tre leverandører i medfør af artikel 6, stk. 2, i denne forordning, gennemføres der en udvælgelsesprocedure i overensstemmelse med artikel 7-13 i denne forordning, således at den tredje leverandør udvælges og kan påbegynde sit virke senest et år efter denne forordnings anvendelsesdato.
3. Godkendelser udstedt i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 96/67/EF er fortsat gyldige indtil udløb og under alle omstændigheder højst to år efter denne forordnings anvendelsesdato.
4. Hvis en virksomhed har fået udstedt en godkendelse i overensstemmelse med denne forordning, anmoder den inden for højst to måneder om ophævelse af eventuelle godkendelse(r) udstedt i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 96/67/EF. Såfremt en godkendelse udstedt i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 96/67/EF skal udløbe senest to måneder efter udstedelsen af den nye godkendelse i overensstemmelse med denne forordning, er virksomheden dog ikke forpligtet til at anmode om ophævelsen.
5. Artikel 26 i denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 96/67/EF.

*Artikel 46*  
*Ikrafttræden og anvendelse*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning gælder til den XX.XX.20XX [18 måneder efter vedtagelsesdatoen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG**

### FORTEGNELSE OVER KATEGORIER AF GROUNDHANDLING-YDELSER

1. Administrativ groundhandling og overvågning omfatter følgende underkategorier:
  - 1.1. repræsentation af og forbindelse til de lokale myndigheder eller andre relevante organer eller personer, betaling af udgifter for lufthavnsbrugeren og tilvejebringelse af lokaler til lufthavnsbrugeren repræsentanter
  - 1.2. kontrol med lastning og losning samt fornøden kommunikation
  - 1.3. behandling, lagring, håndtering og administration af lasteenheder
  - 1.4. alle andre overvågningsaktiviteter før, under eller efter flyvningen og enhver anden administrativ service, lufthavnsbrugeren har behov for.
2. Passagerbetjening omfatter alle former for information og bistand – herunder information og betjening inden for rammerne af den relevante EU-lovgivning om passagerrettigheder – til passagerer ved ankomst, afgang, transit eller tilsluttende flyforbindelse, bl.a. billetkontrol, rejsedokumentkontrol, indtjekning af bagage og transport af denne til sorteringsområderne.
3. Bagagehåndtering omfatter behandling af bagagen i sorteringsområdet, sortering af den, forberedelse til forsendelse, anbringelse på transportsystemer, der fører den til flyet fra sorteringsområdet og omvendt, samt transport af bagagen fra sorteringsområdet til udleveringen.
4. Fysisk håndtering af fragt og post omfatter følgende underkategorier:
  - 4.1. fragt: den fysiske håndtering af eksport-, import- og transitfragt, behandling af dermed forbundne dokumenter, toldbehandling og enhver sikkerhedsforanstaltning, der er aftalt mellem parterne eller påkrævet af omstændighederne
  - 4.2. post: den fysiske håndtering af indgående og udgående post, behandling af de dermed forbundne dokumenter og enhver sikkerhedsforanstaltning, der er aftalt mellem parterne eller påkrævet af omstændighederne.
5. Forpladshandling omfatter følgende underkategorier:
  - 5.1. dirigering af flyet ved ankomst og afgang
  - 5.2. assistance ved parkering af flyet og levering af det nødvendige handling-udstyr
  - 5.3. kommunikation mellem flyet og leverandøren af airside-handling
  - 5.4. lastning og losning af flyet, herunder levering og drift af det nødvendige udstyr og transport af besætning og passagerer mellem flyet og terminalen samt transport af bagage mellem flyet og terminalen
  - 5.5. assistance ved start og levering af det nødvendige udstyr i forbindelse hermed

- 5.6. manøvrering af flyet ved afgang og ved ankomst, levering og drift af det nødvendige udstyr
- 5.7. transport af mad- og drikkevarer til og fra flyet samt lastning og losning heraf.
6. Rengøring og servicering af flyet omfatter:
  - 6.1. udvendig og indvendig rengøring af flyet, toilettømning, vandpåfyldning
  - 6.2. luftkonditionering og opvarmning af kabinen, fjernelse af sne og is, afisning af flyet
  - 6.3. anbringelse i kabinen af kabineudstyr, oplagring af dette udstyr.
7. Brændstof- og oliehandling omfatter følgende underkategorier:
  - 7.1. påfyldning og tømning af brændstof, herunder oplagring, også hvis det sker ved siden af lufthavnen, samt kvalitetskontrol og kontrol med de leverede mængder
  - 7.2. påfyldning af olie og andre væsker.
8. Vedligeholdelse af flyet omfatter:
  - 8.1. de forskriftsmæssige aktiviteter inden flyvningen
  - 8.2. specifikke aktiviteter, som kræves af brugeren
  - 8.3. levering og forvaltning af det nødvendige vedligeholdelsesmateriel og af reservedele
  - 8.4. anmodning om eller bestilling af en standplads og/eller hangar, hvor vedligeholdelsen kan finde sted.
9. Operationel assistance og administration af flybesætninger omfatter følgende underkategorier:
  - 9.1. forberedelse af flyvningen i afgangslufthavnen eller ethvert andet sted
  - 9.2. assistance under flyvningen, herunder efter omstændighederne omlægning af flyets rute
  - 9.3. aktiviteter efter endt flyvning
  - 9.4. administration af flybesætninger.
10. Overfladetransport omfatter følgende underkategorier:
  - 10.1. transport af passagerer, besætning, bagage, fragt og post mellem forskellige terminaler i samme lufthavn, men ikke transport mellem flyet og ethvert andet punkt inden for samme lufthavnsområde
  - 10.2. enhver særtransport på brugerens anmodning.
11. Catering omfatter følgende underkategorier:

- 11.1. forbindelse med leverandørerne og administration
- 11.2. oplagring af mad- og drikkevarer og det nødvendige udstyr til tilberedning deraf
- 11.3. rengøring af udstyr
- 11.4. forberedelse og levering af materiel samt af mad- og drikkevarer.