



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 1.12.2011
KOM(2011) 824 v konečném znění

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o službách pozemního odbavování na letištích Unie a o zrušení směrnice Rady 96/67/ES

(Text s významem pro EHP)

{SEK(2011) 1439 v konečném znění}

{SEK(2011) 1440 v konečném znění}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Obecné souvislosti – směrnice Rady z roku 1996

Služby pozemního odbavování sestávají ze všech pozemních činností souvisejících s letectvím, které jsou vykonávány na letištích pro jednotlivé letecké společnosti, a zastávají klíčovou funkci v řetězci letecké dopravy. Služby pozemního odbavování zahrnují následujících jedenáct kategorií služeb:

- 1) pozemní správa a dozor;
- 2) odbavování cestujících;
- 3) odbavování zavazadel;
- 4) manipulace s nákladem a poštou;
- 5) manipulace na rampě;
- 6) obsluha letadel;
- 7) manipulace s pohonnými hmotami a oleji;
- 8) údržba letadel;
- 9) letové činnosti a správa posádky;
- 10) povrchová doprava;
- 11) zásobovací služby.

Účinné poskytování služeb pozemního odbavování je důležité pro letiště, letecké společnosti a cestující a je stěžejní pro účinné využívání infrastruktury letecké dopravy a výkonnost leteckého systému obecně.

Některé odhady týkající se trhu odbavovacích služeb: Podle odhadů Komise a zúčastněných stran činí celosvětové příjmy ze služeb pozemního odbavování (zahrnujících všechny kategorie) 50 miliard EUR. Odhaduje se, že toto odvětví zaměstnává v Evropě minimálně 60 000 osob.¹ Náklady spojené se službami pozemního odbavování poskytovanými leteckým společností představují 5 až 12 %² provozních nákladů.

¹ Odhad IAHA (sdružení nezávislých poskytovatelů služeb odbavování) pro potřeby jeho členů. Ne všichni poskytovatelé služeb pozemního odbavování jsou členy IAHA; je možné, že v odvětví služeb pozemního odbavování pracuje více než 110 000 zaměstnanců.

² Konzultace zúčastněných stran a „Středisko pro sledování trhu letecké dopravy – výroční zprávy“ dostupné na internetové stránce: http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm.

V roce 1996 Evropské společenství přijalo směrnici Rady 96/67/ES o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství. Směrnice představovala první krok k postupnému otevírání a harmonizaci přístupu na trh odbavovacích služeb.

Činnosti spojené s pozemním odbavováním byly v minulosti vykonávány provozovateli letišť nebo leteckými společnostmi. Dnes je v Evropě stále častěji poskytují specializované společnosti. Přístup na trh odbavovacích služeb podle směrnice je založen na těchto zásadách:

- Svoboda „odbavování vlastními silami“, tj. možnost leteckých společností zajistit odbavení vlastními silami na každém letišti pro obchodní leteckou dopravu bez ohledu na objem jeho provozu. Nicméně u čtyř kategorií služeb (odbavování zavazadel, manipulace na rampě, manipulace s pohonnými hmotami a oleji, manipulace s nákladem a poštou) si členské státy mohou vyhradit právo na odbavování vlastními silami nejméně dvěma uživatelům letiště, jehož roční objem provozu přesahuje 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu.
- Svoboda „odbavování třetí osobou“, tj. možnost poskytovatelů odbavovacích služeb poskytovat služby třetím osobám na letištích, jejichž roční objem provozu přesahuje 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu. Nicméně u čtyř kategorií služeb uvedených výše, které mohou podléhat omezením, mohou členské státy omezit počet poskytovatelů na nejméně dva pro každou kategorii.

1.2. Odůvodnění návrhu

Podle různých hodnocení směrnice Komisí bylo na základě směrnice dosaženo hlavních vytyčených cílů spojených s liberalizací trhu odbavovacích služeb na letištích EU: počet poskytovatelů služeb vzrostl a ceny služeb pozemního odbavování obecně poklesly. Kromě toho se podle leteckých společností díky většímu počtu konkurentů zvýšila kvalita služeb.

Od přijetí směrnice v roce 1996 se rámcové podmínky pro poskytování služeb pozemního odbavování dramaticky změnily. Vzhledem k rychlému nárůstu letecké dopravy a omezeným kapacitám se otázka účinnosti a kvality služeb poskytovaných na letištích, včetně služeb pozemního odbavování, opět stala středem zvýšeného zájmu.

Iniciativa Evropské unie Jednotné evropské nebe, jejímž cílem je reformovat architekturu evropského řízení letového provozu tak, aby byly splněny budoucí požadavky na kapacitu a bezpečnost, uznává důležitost integrace klíčové infrastruktury, jako jsou letiště, do plně systémového konceptu od zahájení pojíždění pro vzlet až do ukončení pojíždění po přistání („gate-to-gate“). Z nedávných statistik vyplynulo, že 70 % všech zpoždění bylo způsobeno odbavováním na letištích. Cílem konceptu „gate-to-gate“ je optimalizace a integrace všech fází letu z letiště na letiště, včetně služeb pozemního odbavování, s cílem zlepšit výkonnost, pokud jde o zpoždění, náklady, dopad na životní prostředí a bezpečnost.

Mimoto po sobě následující krize, které těžce zasáhly leteckou dopravu v posledním desetiletí, ukázaly, že je třeba přijmout náležitá opatření. V důsledku hospodářské krize členské státy i odvětví začaly usilovat o minimalizaci nákladů. Teroristické útoky vyžadují zvýšenou úroveň ochrany před protiprávními činy a bezpečnosti. A v neposlední řadě špatné povětrnostní podmínky dokládají nutnost posílené koordinace pozemních operací na letištích.

Z naší konzultace o stávající směrnici a našeho hodnocení této směrnice (podrobnosti viz níže) vyplynulo, že současný právní rámec již není pro daný účel vhodný. Zjištěný problém je

dvoji: *i) poskytování služeb pozemního odbavování není dostatečně účinné vzhledem k překážkám bránícím vstupu na trh a dalšímu expandování a ii) celková kvalita služeb pozemního odbavování neodpovídá měnícím se požadavkům na spolehlivost, odolnost, bezpečnost a ochranu před protiprávními činy a životní prostředí.*

1.3. Cíle návrhu

Posouzení dopadů a jeho shrnutí, které doprovází tento návrh, stanoví obecné a specifické cíle pro přijetí nařízení. Obecným cílem je posílit účinnost a celkovou kvalitu služeb pozemního odbavování poskytovaných uživatelům (letecké společnosti) a koncovým uživatelům (cestující a zasilatelé) na letištích EU.

Specifickými cíli jsou:

- 1) zajištění toho, aby letecké společnosti měly větší výběr služeb pozemního odbavování na letištích EU;
- 2) harmonizace a objasnění vnitrostátních administrativních podmínek pro vstup na trh (schválení);
- 3) zajištění rovných podmínek na úrovni letišť mezi společnostmi poskytujícími služby pozemního odbavování, které svou činnost provozují v rámci různých regulačních režimů;
- 4) zvýšení koordinace mezi poskytovateli služeb pozemního odbavování na letišti (provozovateli letišť jednajícími jako pozemní koordinátoři v letecké síti EU v rámci konceptu „gate-to-gate“);
- 5) objasnění právního rámce pro výcvik zaměstnanců a převod zaměstnanců.

1.4. Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Tento návrh se týká přijetí nařízení o službách pozemního odbavování na letištích EU. Nové nařízení má nahradit a zrušit stávající směrnici 96/67/ES. Žádná jiná ustanovení služby pozemního odbavování přímo neupravují.

1.5. Soulad s politikami a cíli Evropské unie

Tato iniciativa je jedním z opatření nutných k vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru popsaného v *bílé knize Komise: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Je rovněž součástí balíčku právních předpisů o letištích, který byl v pracovním programu Komise z roku 2011 označen za strategickou iniciativu³ k využití potenciálu jednotného trhu pro růst.

³ KOM(2010) 623.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace zúčastněných stran

2.1.1. *Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů*

Během slyšení, které se konalo dne 6. dubna 2006 po předchozí písemné konzultaci, Komise vedla se všemi zúčastněnými stranami konzultace ohledně různých možností revize směrnice.

Dne 24. ledna 2007 Komise přijala zprávu o uplatňování směrnice⁴, která potvrdila, že hlavních cílů směrnice bylo dosaženo, současně však upozornila na existenci negativních trendů.

Komise vedla konzultaci zúčastněných stran týkající se fungování služeb pozemního odbavování na letištích EU a možností revize směrnice od listopadu 2009 do září 2010.

Dne 16. listopadu 2009 proběhlo zasedání pracovní skupiny pro služby pozemního odbavování v rámci výboru pro odvětvové kolektivní vyjednávání (v oblasti civilního letectví). Na závěr tohoto zasedání tři ze čtyř klíčových zástupců přijali společné prohlášení⁵, v němž vyzývají ke zlepšení stávajícího systému nabídkového řízení a přijetí sociální klauzule o převodu zaměstnanců v případě částečného či úplného přerušení činnosti.

2.1.2. *Shrnutí odpovědí*

Shrnutí konzultace, jakož i jednotlivé příspěvky jsou k dispozici na této internetové stránce:

http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm.

Během konzultací vyšly najevo rozdílné zájmy různých typů zúčastněných stran.

Letecké společnosti zdůraznily potřebu konkurenčnějšího trhu. Vyjádřily spokojenost s celkově větší možností volby poskytovatelů služeb pozemního odbavování v důsledku zavedení směrnice, zdůraznily však, že tento trend není pozorován ve všech částech Evropy.

Zaměstnanci ve službách pozemního odbavování vyslovili názor, že v odvětví, v němž byla narušena stabilita zaměstnanosti, je nutné se zabývat sociálními problémy (zejména převodem zaměstnanců), a vyjádřili obavy týkající se zavedení příliš velké hospodářské soutěže, která by mohla mít dopad na pracovní podmínky.

Provozovatelé letišť vyzvali k lepší koordinaci na letištích a vyjádřili přání, aby byl jasně uznán jako pozemní koordinátoři. Někteří provozovatelé letišť vyjádřili výhrady k dalšímu otevírání trhu, převážně proto, že se domnívají, že by toto opatření mělo negativní dopad na kvalitu služeb poskytovaných na jejich letišti a vedlo by ke zvýšení jejich nákladů.

⁴ KOM(2006) 821 v konečném znění.

⁵ Prohlášení obchodních sdružení EU zastupujících letiště (Mezinárodní rada letišť – Evropa), nezávislých poskytovatelů služeb pozemního odbavování (IAHA) a odborů (Evropská federace pracovníků v dopravě – ETF) ze dne 7. dubna 2011. K dispozici na internetové stránce: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

Nezávislí poskytovatelé služeb pozemního odbavování zdůraznili potřebu spravedlivější hospodářské soutěže mezi různými poskytovateli služeb pozemního odbavování. Vyslovili se zejména pro přísnější požadavky na činnosti spojené s pozemním odbavováním, které vykonávají provozovatelé letišť a provozovatelé leteckých společností.

Téměř všechny zúčastněné strany vyžadují lepší kvalitu služeb.

2.2. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Nepřetržitě sledování uplatňování směrnice o odbavovacích službách prováděné Komisí bylo doplněno několika externími studiemi, jejichž výsledky jsou dostupné na internetových stránkách Komise. Komise zejména na žádost Evropského parlamentu vyjádřenou v jeho usnesení ze dne 11. října 2007⁶ vypracovala v letech 2008 až 2009 souhrnnou studii⁷ o provádění směrnice a jejím dopadu na zaměstnanost, ochranu a bezpečnost. V roce 2010 pak vypracovala další studii o možné revizi této směrnice.⁸

2.3. Posouzení dopadů

Posouzení dopadů podává přehled různých zvažovaných možností. Byly vytvořeny čtyři soubory politických opatření (které doplňují možnost zachování stávajícího rámce) za účelem posouzení toho, jakým způsobem by mohla být směrnice 96/67/ES revidována.

Soubor politických opatření č. 1 by systém zlepšil na základě minimálních změn směrnice a vytvořením pokynů tam, kde je to možné. Jeho součástí je: úplné otevření trhu pro odbavování vlastními silami, pokyny týkající se požadavků na schválení, jasnější definice a podrobnější požadavky na oddělení účtů, centralizovaná infrastruktura, subdodávky a výbor uživatelů letiště⁹. Pokud jde o koordinaci na úrovni letišť, soubor obsahuje pokyny týkající se subdodávek a harmonizovaná kritéria pro nabídková řízení. Soubor rovněž stanoví minimální výcvik, jakož i konzultace zástupců zaměstnanců ve věci nabídkových řízení.

Soubor politických opatření č. 2 usiluje o zlepšení stávajícího systému prostřednictvím ambicióznějšího souboru opatření. Úplně otevírá trh odbavování vlastními silami a zvyšuje minimální počet omezených poskytovatelů služeb odbavování třetími osobami na velkých letištích na tři. Další opatření zahrnují vzájemné uznávání schválení a harmonizovaná kritéria nabídkových řízení, lepší řízení centralizované infrastruktury, právní oddělení provozovatelů letišť a delší dobu trvání nabídkového řízení. Soubor obsahuje nové požadavky na subdodávky, definici úlohy provozovatelů letišť v rámci celkového provozu (a možné minimální požadavky) a také povinnosti týkající se podávání zpráv o výkonnosti. Jsou zde rovněž zahrnuty minimální požadavky na výcvik a oprávnění, chtějí-li členské státy provést převod zaměstnanců za stejných podmínek u služeb, k nimž je omezen přístup.

⁶ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 11. října 2007 o kapacitě letišť a pozemním odbavení: směrem k účinnější politice, (2007/2092(INI)), k dispozici na internetové stránce: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=CS&reference=P6-TA-2007-0433>

⁷ „Studie o dopadu směrnice 96/67/ES na služby pozemního odbavování v letech 1996–2007“, Středisko pro výzkum letišť, únor 2009. K dispozici na internetové stránce: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ „Možná revize směrnice 96/67/ES o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství“, Steer Davies Gleave, červen 2010. K dispozici na internetové stránce: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

⁹ Výbor uživatelů letiště je výborem zástupců uživatelů letiště (tj. leteckých společností) zřízeným na každém letišti.

Soubor politických opatření č. 2' je podobný souboru politických opatření č. 2, obsahuje však rozdílná opatření pro méně sporné problémové oblasti. Rozdíl spočívá v tom, že schválení se uděluje na úrovni EU a minimální požadavky na kvalitu se stanovují na úrovni EU.

Cílem souboru politických opatření č. 3 je zlepšit stávající systém pomocí vysoce intenzivních politických opatření, která zajistí úplnou harmonizaci právního rámce trhu odbavovacích služeb: úplné otevření trhu odbavovacích služeb a jednotného přístupu na trh prostřednictvím lepšího řízení centralizované infrastruktury, zavedení schválení na úrovni EU, odnětí práva provozovatelům letišť na poskytování služeb pozemního odbavování na svém letišti. Pokud jde o koordinaci letištního provozu, jsou zahrnuty požadavky na subdodávky, definice úlohy provozovatelů letišť v rámci celkového provozu (a možné minimální požadavky), jakož i povinnosti týkající se podávání zpráv o výkonnosti. Tento soubor předpokládá úplný převod zaměstnanců v rámci nabídkových řízení a udělování licencí klíčovému personálu.

Byla zohledněna doporučení výboru pro posouzení dopadů, přičemž hlavní změny se týkaly nutnosti jasnějšího vymezení problému, vyjasnění ustanovení o sociální ochraně v případě převodu zaměstnanců, zavedení širšího spektra uskutečnitelných možností politiky a posíleného srovnání těchto možností.

Jak je doloženo v posouzení dopadů, vymezeným cílům odpovídá pouze soubor politických opatření č. 2. Je třeba zajistit patřičnou rovnováhu mezi sociálními a hospodářskými dopady. Tento soubor politických opatření představuje základ pro tento návrh.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí návrhu

Úplné otevření trhu odbavování vlastními silami a zvýšení minimálního počtu poskytovatelů služeb na velkých letištích na tři

Směrnice 96/67/ES umožňuje členským státům omezit odbavování vlastními silami nebo třetími osobami u čtyř kategorií služeb na nejméně dva poskytovatele. V důsledku toho čelí letecké společnosti na některých letištích omezené možnosti volby mezi dvěma poskytovateli pro každou z těchto služeb a pro odbavení vlastními silami nezískají vždy oprávnění.

Každý uživatel letiště by měl mít možnost provádět odbavování vlastními silami. Kromě toho by počet oprávněných třetích osob poskytujících služby pozemního odbavování na velkých letištích, jejichž roční objem provozu není nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, měl být nejméně tři.

Vzájemné uznávání schválení s harmonizovanými požadavky

Tři čtvrtiny členských států mají zaveden systém schvalování, který vede k řadě různých administrativních požadavků, které poskytovatelé služeb pozemního odbavování nebo uživatelé letišť provádějící odbavování vlastními silami musí v EU splnit. Vzájemné uznávání vnitrostátních schválení s harmonizovanými požadavky sníží správní náklady provozovatelů a omezí překážky vstupu na trh.

Lepší řízení centralizovaných infrastruktur¹⁰

Centralizované infrastruktury mají zásadní význam pro výkonnost služeb pozemního odbavování. Neexistence jasného právního rámce může vést k narušení hospodářské soutěže na trhu odbavovacích služeb. Návrh zahrnuje jasný právní rámec pro vymezení centralizované infrastruktury a poplatků účtovaných za centralizovanou infrastrukturu poskytovatelům služeb pozemního odbavování a leteckým společnostem provádějícím odbavování vlastními silami.

Právní oddělení letišť a jejich činností spojených s pozemním odbavováním

Pokud je poskytovatelem služeb pozemního odbavování samotné letiště, mělo by být zajištěno, aby služby pozemního odbavování poskytované letištěm neoprávněně nevyužívaly činností spojených se správou letišť.

Stávající systém oddělení účtů letišť, která poskytují služby pozemního odbavování, je velmi obtížné sledovat. Tento systém je považován za nedostatečný pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže. Návrh vyzývá letiště, aby své činnosti spojené s pozemním odbavováním prováděly v rámci právního subjektu odděleného od činností spojených se správou letišť.

Lepší nabídkové řízení

Současná maximální doba sedmi let, která je vymezena zvolenému poskytovateli omezených služeb pozemního odbavování, je považována za nedostatečnou, zejména pro odpisy nákladů pozemního vybavení. Návrh stanoví zvýšení maximální doby trvání na deset let.

Návrh obsahuje další specifikace podrobností týkajících se výběru poskytovatelů omezených služeb, aby se zajistilo harmonické uplatňování a dále to, aby vybrané společnosti byly skutečně těmi nejvhodnějšími pro provozování služeb pozemního odbavování.

Při výběru poskytovatele omezených služeb pozemního odbavování je třeba konzultovat výbor uživatelů letišť. Návrh obsahuje ustanovení jednacího řádu pro výbor uživatelů letišť, aby se předešlo případným střetům zájmů u leteckých společností, které rovněž poskytují služby pozemního odbavování.

Vyjasněná pravidla týkající se subdodávek

Ačkoli subdodávky zvyšují někdy nezbytnou flexibilitu pro poskytovatele služeb pozemního odbavování, subdodávky a řetězové subdodávky mohou rovněž vést k omezení kapacit a mohou mít negativní vliv na bezpečnost.

Návrh proto obsahuje jasná pravidla pro subdodávky, která umožňují poskytovatelům služeb pozemního odbavování subdodávky zadávat, avšak omezují subdodávky letišť a leteckých společností provádějících odbavování vlastními silami na situace způsobené vyšší mocí a zakazují řetězové subdodávky.

Úloha řídicího orgánu letiště při koordinaci pozemních služeb

Krize, s níž se potýkala letecká doprava minulý rok z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek, zdůrazňuje nutnost posílené koordinace pozemních operací na letištích. Na některých letištích byla skutečně pozorována nízká míra odolnosti vůči krizi, rovněž v oblasti poskytování služeb pozemního odbavování. Problémy na jednom letišti způsobují řetězovou reakci v celé síti, což dále zdůrazňuje nutnost zlepšit míru odolnosti vůči krizovým situacím.

¹⁰ Centralizované infrastruktury jsou infrastruktury „užívané pro poskytování služeb pozemního odbavování, jejichž složitost, náklady nebo vliv na životní prostředí neumožňují rozdělení nebo zdvojení služeb“.

Řídicí orgán letiště by měl být na svém letišti odpovědný za řádnou koordinaci činností spojených s pozemním odbavováním. Kromě toho na velkých letištích, která jsou velice důležitá pro síť evropské letecké dopravy, musí řídicí orgán letiště zajistit, aby tyto činnosti byly koordinovány prostřednictvím letištního systému rozhodování založeného na spolupráci a řádného pohotovostního plánu.

Odpovědnost provozovatelů letišť za minimální požadavky na kvalitu operací spojených s pozemním odbavováním, které mají být definovány v aktu v přenesené pravomoci

Nevyhovující kvalita služeb pozemního odbavování některého z poskytovatelů může narušit letištní systém k újmě všech zúčastněných stran v odvětví letecké dopravy. Neexistence společných minimálních norem kvality pro všechny poskytovatele služeb pozemního odbavování na letišti byla zúčastněnými stranami označena za nedostatek stávající směrnice.

Návrh stanoví minimální normy kvality pro výkonnost služeb pozemního odbavování, které musí splnit všichni poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letišť provádějící odbavování vlastními silami.

Povinnosti týkající se předkládání informací o výkonnosti služeb pozemního odbavování, které mají být definovány v aktu v přenesené pravomoci

Dostačující, nezávislé a centralizované údaje o výkonnosti služeb pozemního odbavování pomohou určit vhodná budoucí politická opatření. Od poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami by měla být požadována zpráva o výkonnosti služeb pozemního odbavování.

Povinný minimální výcvik pro zaměstnance

V odvětví tak náročném na práci, jako jsou služby pozemního odbavování, má výrazný dopad na kvalitu služeb nepřetržitý rozvoj a průběžný výcvik zaměstnanců. Naopak nedostatečně vyškolený personál zvyšuje riziko nízké kvality služeb, a zejména může ovlivnit bezpečnost služeb pozemního odbavování a jejich ochranu před protiprávními činy. Návrh zavádí minimální požadavky na výcvik pro všechny poskytovatele služeb pozemního odbavování a letecké společnosti provádějící odbavování vlastními silami s cílem zajistit bezpečnost a ochranu provozu a vytvořit rovné podmínky mezi provozovateli.

Možnost členských států zavést požadavek na převzetí zaměstnanců za stejných podmínek v případě nabídkového řízení

Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie¹¹ v současné době není jednoznačné, jaká opatření členské státy smějí přijmout při změně poskytovatele služeb pozemního odbavování, k nimž je omezen přístup.

Fluktuace zaměstnanců v odvětví služeb pozemního odbavování je vysoká a zdá se být částečně zapříčiněna směrnicí. Poskytovatelé vybraní v rámci nabídkového řízení pro poskytování služeb, k nimž je omezen přístup, smějí provozovat činnost pouze po omezenou maximální dobu. Zdá se proto, že systém nabídkových řízení podporuje fluktuaci zaměstnanců. Narušení kontinuity činnosti zaměstnanců může mít nepříznivý vliv na kvalitu služeb pozemního odbavování. Je proto vhodné vyjasnit pravidla týkající se převzetí zaměstnanců, jež nespadá do působnosti směrnice 2001/23/ES o převodu podniků, a umožnit členským státům zajištění vhodných podmínek zaměstnávání a podmínek pracovních.

¹¹ Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise v. Itálie, C-460/02, ze dne 9. prosince 2004. Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise v. Německo, C-386/03, ze dne 14. července 2005.

3.2. Právní základ

Návrh vychází z článku 100 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3.3. Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se uplatní, nespadá-li návrh do výlučné pravomoci EU.

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu, neboť letecké společnosti provozují svou činnost na jednotném leteckém trhu a poskytovatelé služeb pozemního odbavování rovněž působí na evropském či mezinárodním trhu. Rámec pro služby pozemního odbavování nelze řešit na nižší úrovni regulace. Každé samostatné opatření na úrovni členského státu by mohlo narušit fungování vnitřního trhu.

Cílů návrhu lze lépe dosáhnout prostřednictvím opatření na úrovni EU. Evropská pravidla o službách pozemního odbavování jsou klíčovými doprovodnými ustanoveními evropských právních předpisů, které jsou základem vnitřního trhu v odvětví letectví, jelikož spravedlivý, transparentní a nediskriminační systém pro poskytování služeb pozemního odbavování je zásadní pro dosažení účinných, vysoce kvalitních služeb pozemního odbavování, které hrají v řetězci letecké dopravy stěžejní úlohu.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Dodatečná zátěž pro hospodářské subjekty a vnitrostátní orgány je omezena na zátěž nezbytnou k posílení účinnosti a celkové kvality služeb pozemního odbavování. Ačkoli návrh zahrnuje značné náklady, určené zejména na lepší řízení centralizovaných infrastruktur, právní oddělení letišť a povinnosti týkající se podávání zpráv, očekává se, že tyto náklady budou kompenzovány na základě výrazného hospodářského a kvalitativního přínosu, jehož bude dosaženo.

3.5. Volba nástroje

Navrhovaným nástrojem je nařízení. Jiné prostředky by nebyly přiměřené. Vzhledem k nové potřebě začlenit koncept „gate-to-gate“ do minimálních, harmonizovaných norem kvality na letištích a dále harmonizovat podmínky přístupu na trh za účelem zajištění spravedlivější hospodářské soutěže na trhu odbavovacích služeb není flexibilita umožněná v roce 1996 volbou směrnice již více vhodná.

Právní nástroj musí mít obecnou působnost.

Nařízení odpovídá požadavku na harmonizaci trhů odbavovacích služeb na úrovni EU, což je záležitost, která byla označena jako problém. Většina problémů zjištěných ve stávajícím právním rámci souvisí s různými způsoby provádění v jednotlivých členských státech.

Nejvhodnějším právním nástrojem je proto nařízení, jelikož jiné možnosti by neumožnily dosažení navrhovaných cílů.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

5.1. Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu povede ke zrušení stávající směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství.

5.2. Evropský hospodářský prostor

Navržený právní akt se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o službách pozemního odbavování na letištích Unie a o zrušení směrnice Rady 96/67/ES**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství¹⁴ stanoví postupné otevírání trhu odbavovacích služeb.
- (2) Letiště a služby pozemního odbavování mají zásadní význam pro řádné fungování letecké dopravy a hrají klíčovou úlohu v řetězci letecké dopravy. Služby pozemního odbavování zahrnují všechny pozemní činnosti související s letectvím vykonávané na letištích po jednotlivé letecké společnosti.
- (3) V prohlášení přijatém na summitu o letecké dopravě v Bruggách v říjnu 2010 byla uznána nutnost reformy pravidel Unie za účelem posílení konkurenceschopnosti každého článku řetězce letecké dopravy (jako jsou letiště, dopravci, další poskytovatelé služeb).
- (4) Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“¹⁵ označuje zlepšení přístupu na trh a poskytování kvalitních služeb na letištích za klíčové prvky

¹² Úř. věst. C, s. .

¹³ Úř. věst. C, s. .

¹⁴ Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36.

¹⁵ KOM(2011) 144 v konečném znění.

prispívající ke kvalitě života občanů a za zásadní opatření k vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru.

- (5) Je pravděpodobné, že další postupné otevírání trhu odbavovacích služeb a zavedení harmonizovaných požadavků na poskytování služeb pozemního odbavování posílí účinnost a celkovou kvalitu služeb pozemního odbavování pro letecké společnosti i pro cestující a zasilatele. Tato opatření by měla celkově přispět ke zlepšení letištních operací.
- (6) Vzhledem k nové potřebě začlenění konceptu od zahájení pojíždění pro vzlet až do ukončení pojíždění po přistání („gate-to-gate“) do minimálních, harmonizovaných norem kvality na letištích za účelem vytvoření jednotného evropského nebe a vzhledem k nutnosti další harmonizace za účelem plného využití přínosů postupného otevírání trhu odbavovacích služeb z hlediska lepší kvality a účinnosti služeb pozemního odbavování by směrnice 96/67/ES měla být nahrazena nařízením.
- (7) Svobodný přístup k trhu odbavovacích služeb je v souladu s účinným provozem letišť Unie za předpokladu, že existují příslušné záruky. Svobodný přístup k trhu odbavovacích služeb by měl být zaváděn postupně a měl by být přizpůsobován požadavkům odvětví.
- (8) Postupné otevírání trhu podle směrnice 96/67/ES již vykazovalo pozitivní výsledky v podobě zlepšené účinnosti a kvality. Je proto vhodné v postupném otevírání trhu pokračovat.
- (9) Každý uživatel letiště by měl mít možnost provádět odbavení vlastními silami. Zároveň je nutné zachovat jasnou a restriktivní definici odbavování vlastními silami, aby se předešlo zneužívání a negativním dopadům na trh odbavování třetími osobami.
- (10) Pro určité kategorie služeb pozemního odbavování může být přístup na trh a odbavování vlastními silami v rozporu s předpisy týkajícími se bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, kapacity a disponibilního prostoru. Mělo by být proto možné omezit počet oprávněných poskytovatelů těchto služeb pozemního odbavování.
- (11) V určitých případech mohou být omezení týkající se bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, kapacity a disponibilního prostoru takové, že mohou ospravedlňovat další omezení přístupu na trh nebo odbavování vlastními silami za předpokladu, že jsou tato omezení relevantní, objektivní, transparentní a nediskriminační. V takových případech by členské státy měly mít právo požádat o výjimky z ustanovení tohoto nařízení.
- (12) Cílem těchto odchylek musí být, aby letištní orgány mohly překonat nebo přinejmenším snížit vliv těchto omezení. Tyto výjimky by měla schválit Komise.
- (13) Má-li být zachována účinná a spravedlivá hospodářská soutěž v případě, že počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování je omezen, musí být tyto poskytovatelé zvoleni v rámci otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení. Náležitosti takového řízení by měly být dále upřesněny.
- (14) Výběr poskytovatelů služeb pozemního odbavování by měl být konzultován s uživateli letiště, protože tito uživatelé mají největší zájem na kvalitě a ceně služeb pozemního odbavování.

- (15) Je proto nezbytné zajistit zastoupení uživatelů letiště a konzultaci s nimi, zejména při výběru oprávněných poskytovatelů služeb pozemního odbavování.
- (16) V souvislosti s výběrem poskytovatelů služeb pozemního odbavování na letišti by mělo být za určitých okolností a za stanovených podmínek možné rozšířit závazek veřejné služby na další letiště v téže zeměpisné oblasti dotčeného členského státu.
- (17) Není jednoznačné, zda členské státy mohou vyžadovat převzetí zaměstnanců při změně poskytovatele služeb pozemního odbavování, k nimž je omezen přístup. Narušení kontinuity činnosti zaměstnanců může mít nepříznivý vliv na kvalitu služeb pozemního odbavování. Je proto vhodné vyjasnit pravidla týkající se převzetí zaměstnanců, jež nespadá do působnosti směrnice 2001/23/ES o převodu podniků, a umožnit členským státům zajištění vhodných podmínek zaměstnávání a podmínek pracovních.
- (18) S cílem zajistit řádné a hladké fungování provozu letecké dopravy na letištích, zaručit bezpečnost a ochranu před protiprávními činy v areálu letiště a ochranu životního prostředí a zajistit soulad s platnými sociálními předpisy by poskytování služeb pozemního odbavování mělo být předmětem odpovídajícího schválení. Vzhledem k tomu, že systémy schvalování pro poskytování služeb pozemního odbavování v současné době sice existují ve většině členských států, avšak vzájemně se od sebe výrazně liší, měl by být zaveden harmonizovaný systém schvalování.
- (19) S cílem zajistit, aby všichni poskytovatelé služeb a uživatelé letiště provádějící odbavování vlastními silami byli dostatečně hospodářsky stabilní, bezúhonní, měli dostatečné pojistné krytí a řádnou znalost činnosti pozemního odbavování a prostředí letiště, a s cílem zavést rovné podmínky by udělení schválení mělo být podmíněno splněním minimálních požadavků.
- (20) Stěžejní pro účinné poskytování služeb pozemního odbavování je otevřený přístup k centralizované infrastruktuře letiště a jasný právní rámec pro definici centralizované infrastruktury. Nicméně by mělo být možné vybírat za využívání centralizované infrastruktury poplatků.
- (21) Poplatky by měly být nediskriminační a jejich výpočet transparentní. Poplatky by neměly být vyšší než částka, která je nezbytná k pokrytí nákladů na poskytování centralizované infrastruktury, včetně přiměřené výnosnosti aktiv.
- (22) Řídící orgán letiště a/nebo jakýkoli další řídicí orgán centralizované infrastruktury daného letiště by měl vést s uživateli letiště pravidelné konzultace o definici infrastruktury a výši poplatků.
- (23) Řídící orgán letiště může rovněž zajišťovat služby pozemního odbavování vlastními silami. Jelikož řídicí orgán letiště může zároveň prostřednictvím svého rozhodnutí vyvíjet značný vliv na hospodářskou soutěž mezi poskytovateli služeb pozemního odbavování, mělo by se od letišť požadovat, aby své služby pozemního odbavování poskytovala prostřednictvím právního subjektu odděleného od právního subjektu pro řízení infrastruktury.
- (24) Aby bylo letišťům umožněno plnit jejich funkce řízení infrastruktury, zaručit bezpečnost a ochranu před protiprávními činy v areálu letiště a zajistit odolnost služeb

pozemního odbavování i v krizových situacích, řídicí orgán letiště by měl být odpovědný za řádnou koordinaci činností pozemního odbavování na letišti. Řídicí orgán letiště by měl s ohledem na konsolidovanou optimalizaci podávat zprávu o koordinaci činností pozemního odbavování na letišti orgánu organizace Eurocontrol pro ověřování výkonnosti.

- (25) Řídicí orgán letiště, veřejný orgán nebo jiný orgán, který provádí kontrolu letiště, by rovněž měl mít pravomoc zavést předpisy nutné k zajištění řádného fungování letištní infrastruktury.
- (26) Je nutné definovat povinné minimální normy kvality, které musí poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letišť provádějící odbavování vlastními silami splnit, aby byla zajištěna kvalita služeb a rovné podmínky mezi provozovateli.
- (27) S cílem posílit výkon v celém řetězci letecké dopravy a zavést koncept „gate-to-gate“ by poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letišť provádějící odbavování vlastními silami měli podávat Komisi zprávy o své výkonnosti.
- (28) V odvětví tak náročném na práci, jako jsou služby pozemního odbavování, má výrazný dopad na kvalitu služeb nepřetržitý rozvoj a průběžný výcvik zaměstnanců. Měly by být proto stanoveny minimální požadavky na výcvik s cílem zajistit kvalitu operací z hlediska spolehlivosti, odolnosti, bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy a vytvořit rovné podmínky mezi jednotlivými provozovateli.
- (29) Subdodávky zvyšují pružnost poskytovatelů služeb pozemního odbavování. Subdodávky a řetězové subdodávky však mohou rovněž vyústit v omezení kapacit a mohou mít negativní vliv na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy. Zadávání subdodávek by proto mělo být omezeno a je třeba vyjasnit pravidla, jimiž se řídí.
- (30) Práva uznaná tímto nařízením by se měla vztahovat na poskytovatele služeb pozemního odbavování ze třetích zemí a na uživatele letišť provádějící odbavování vlastními silami ze třetích zemí pouze pod podmínkou přísné vzájemnosti. Při neexistenci vzájemnosti by Komise měla mít možnost rozhodnout, že členský stát či členské státy tato práva dotčeným poskytovatelům a uživatelům odejmou.
- (31) Členské státy by si měly zachovat pravomoc k zajištění dostatečné úrovně sociální ochrany zaměstnanců podniků, které poskytují služby pozemního odbavování.
- (32) S cílem zajistit, aby se na poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letišť provádějící odbavování vlastními silami vztahovaly harmonizované požadavky na pojištění, měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, které se týkají požadavků na pojištění poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami. Aby se zajistilo dodržení harmonizovaných a řádně aktualizovaných povinností týkajících se minimálních norem kvality služeb pozemního odbavování a povinnosti podávání zpráv poskytovateli služeb pozemního odbavování a uživateli letišť provádějícími odbavování vlastními silami, měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, které se týkají stanovení minimálních norem kvality služeb pozemního odbavování a vymezení obsahu a šíření povinnosti poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami podávat zprávy. Je zvláště důležité, aby Komise během

své přípravné práce prováděla potřebné konzultace, a to i na odborné úrovni a za účasti výboru pro odvětvové kolektivní vyjednávání zřízeného podle rozhodnutí 98/500/ES.

- (33) Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a vhodné předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (34) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být uplatňovány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí¹⁶.
- (35) Poradní postup by měl být použit k přijímání prováděcích rozhodnutí o výjimkách týkajících se míry otevření trhu odbavovacích služeb třetím osobám a leteckým společnostem provádějícím odbavování vlastními silami, neboť tyto akty mají pouze omezenou působnost.
- (36) Poradní postup by měl být rovněž použit k přijímání prováděcích rozhodnutí o rozšíření závazku veřejné služby na ostrovní letiště uskutečněném členskými státy, neboť tyto akty mají pouze omezenou působnost.
- (37) Přezkumný postup by měl být použit k přijímání prováděcích rozhodnutí o úplném či částečném pozastavení práva na přístup k trhu odbavovacích služeb na území členských států poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť ze třetí země.
- (38) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž jednotnějšího používání právních předpisů Unie týkajících se služeb pozemního odbavování, nemůže být z důvodu mezinárodní povahy letecké dopravy uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (39) Prohlášení ministrů o letišti v Gibraltaru, dohodnuté během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltaru dne 18. září 2006 v Córdobě, nahradí společné prohlášení o gibraltarském letišti učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně, takže úplné dodržování tohoto prohlášení bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.
- (40) Směrnice 96/67/ES by proto měla být zrušena,

¹⁶ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I – Oblast působnosti a definice

Článek 1 Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na každé letiště otevřené pro veřejnou obchodní dopravu a nacházející se na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva.

Použitím tohoto nařízení na letiště v Gibraltaru nejsou dotčeny příslušné právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, pokud jde o spor o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.

Článek 2 Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- a) „letištěm“ rozumí jakýkoliv pozemek zvláště přizpůsobený pro přistávání, vzlet a manévrování letadel, včetně pomocných zařízení souvisejících s provozem a obsluhou letadel, a zařízení potřebná k zajištění obchodních leteckých služeb;
- b) „řídícím orgánem letiště“ rozumí orgán, který ve spojení s ostatními činnostmi nebo bez vztahu k ostatním činnostem má podle vnitrostátních právních předpisů za úkol správu a kontrolu letištní infrastruktury, koordinaci a řízení činností různých dopravců přítomných na letišti;
- c) „uživatel letiště“ rozumí jakákoliv fyzická nebo právnická osoba provozující leteckou přepravu cestujících, pošty a/nebo nákladu na dané letiště nebo z daného letiště;
- d) „pozemním odbavováním“ rozumí služby poskytované na letišti uživatelům letiště, jak stanoveny v příloze;
- e) „odbavováním vlastními silami“ rozumí stav, kdy si uživatel letiště sám přímo zajišťuje jednu nebo více kategorií služeb pozemního odbavování a neuzavírá žádnou smlouvu jakéhokoliv druhu o poskytování těchto služeb s třetí osobou; pro účely tohoto nařízení se uživatelé letiště vzájemně nepovažují za třetí osoby, pokud
 - je jeden uživatel držitelem většinového podílu v organizaci jiného uživatele nebo
 - je držitelem většinového podílu v organizaci obou uživatelů jediný subjekt;
- f) „poskytovatelem služeb pozemního odbavování“ rozumí jakákoliv fyzická nebo právnická osoba poskytující třetím osobám jednu nebo více kategorií služeb pozemního odbavování;

- g) „centralizovanou infrastrukturou“ rozumí zvláštní zařízení a/nebo vybavení na letišti, která z technických či environmentálních důvodů nebo z důvodů nákladů či kapacity nelze rozdělit ani zdvojit a jejichž dostupnost je zásadní a nezbytná pro výkon následných služeb pozemního odbavování;
- h) „subdodávkou“ rozumí uzavření smlouvy poskytovatelem služeb pozemního odbavování jednajícím jako hlavní dodavatel nebo výjimečně uživatelem letiště provádějícím odbavování vlastními silami se třetí osobou označovanou jako „subdodavatel“, v níž se subdodavatel zavazuje k poskytování jedné nebo několika kategorií (či podkategorií) služeb pozemního odbavování;
- i) „schválením“ rozumí schválení, které podniku udělil příslušný orgán pro poskytování služeb pozemního odbavování, jež jsou v tomto schválení uvedeny;
- j) „nezávislým dozorovým orgánem“ rozumí orgán uvedený v článku 11 směrnice 2009/12/ES.

Kapitola II – Obecné předběžné požadavky

Článek 3 Řídící orgán letiště

1. Je-li letiště řízeno a provozováno nikoliv jen jedním orgánem, ale více samostatnými orgány, je pro účely tohoto nařízení každý z těchto orgánů považován za součást řídicího orgánu letiště.
2. Je-li pro několik letišť zřízen jediný řídicí orgán letiště, je každé z těchto letišť pro účely tohoto nařízení posuzováno samostatně.

Článek 4 Výbor uživatelů letiště

1. Každé z dotčených letišť zřídí výbor zástupců uživatelů letiště nebo organizací zastupujících uživatele letiště (dále jen „výbor uživatelů letiště“).
2. Všichni uživatelé letiště mají právo účastnit se činnosti výboru uživatelů letiště nebo být v tomto výboru zastoupeni prostřednictvím organizace určené pro tento účel, pokud si to přejí. Nicméně pokud jsou takovou organizací zastoupeni, nesmí tato organizace poskytovat na dotčeném letišti služby pozemního odbavování.
3. Výbor uživatelů letiště vyhotoví svůj jednací řád v písemné podobě, včetně pravidel hlasování.

Pravidla hlasování zahrnují zvláštní ustanovení o tom, jak předejít případnému střetu zájmů ve výboru uživatelů letiště plynoucímu z přítomnosti uživatelů letiště, kteří na dotčeném letišti poskytují služby pozemního odbavování. Zejména v případě, že je výbor uživatelů letiště konzultován během výběrového řízení v souladu s články 8 a 9, uživatelé letiště žádající o oprávnění k poskytování jedné nebo několika služeb pozemního odbavování třetím osobám nemají právo hlasovat.

4. Vážení hlasů ve výboru uživatelů letiště podléhá těmto podmínkám:
 - a) nezávisle na ročním objemu provozu realizovaném jednotlivým uživatelem letiště na letišti jeho hlasovací práva nepřesáhnou 49 % celkového počtu hlasů;
 - b) hlasovací práva uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami nepřekročí jednu třetinu celkového počtu hlasů.
5. Řídící orgán letiště zřídí sekretariát výboru uživatelů letiště.

Pokud řídící orgán letiště odmítne sekretariát zřídít nebo pokud výbor uživatelů letiště tento sekretariát nepřijme, řídící orgán letiště určí jiný orgán, který výbor uživatelů letiště musí přijmout. Sekretariát výboru uživatelů letiště vede a uchovává seznam uživatelů letiště nebo jejich zástupců, kteří jsou členy výboru uživatelů letiště.
6. Sekretariát výboru uživatelů letiště pořizuje zápisy z každého zasedání výboru uživatelů letiště. Tyto zápisy věrně odrážejí stanoviska a výsledky hlasování z jednotlivých zasedání.

Kapitola III – Otevírání trhu odbavovacích služeb

ODDÍL 1 ODBAVOVÁNÍ VLASTNÍMI SILAMI

Článek 5

Odbavování vlastními silami

Všichni uživatelé letiště mají právo provádět odbavování vlastními silami.

ODDÍL 2 POZEMNÍ ODBAVOVÁNÍ PRO TŘETÍ OSOBY

Článek 6

Pozemní odbavování pro třetí osoby

1. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování mají svobodný přístup na trh poskytování služeb pozemního odbavování třetím osobám na každém letišti, jehož roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu.
2. V případě letišť uvedených v odstavci 1 mohou členské státy omezit počet poskytovatelů oprávněných poskytovat tyto kategorie služeb pozemního odbavování:
 - a) odbavování zavazadel;
 - b) manipulace na rampě;
 - c) manipulace s pohonnými hmotami a oleji;

- d) odbavování nákladu a pošty, pokud jde o fyzickou manipulaci s nákladem a poštou mezi letištním terminálem a letadlem při příletu, odletu nebo v tranzitu.

Členské státy nicméně nesmí tento počet omezit na méně než dva poskytovatele na každou kategorii služeb pozemního odbavování, nebo v případě letišť, jejichž roční objem provozu nebyl alespoň za předchozí tři roky nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, na méně než tři poskytovatele na každou kategorii služeb pozemního odbavování.

- 3. Na letištích, na nichž je počet poskytovatelů omezen na dva či více v souladu s odstavcem 2 tohoto článku nebo v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. a) a c), nejméně jeden z oprávněných poskytovatelů nesmí být přímo ani nepřímo kontrolován:
 - a) řídicím orgánem letiště;
 - b) kterýmkoliv uživatelem letiště, který přepravil více než 25 % cestujících a nákladu zaznamenaných na letišti během roku předcházejícího roku, kdy byli tito poskytovatelé vybráni;
 - c) subjektem, který přímo či nepřímo kontroluje řídicí orgán letiště uvedený v písmenu a) či uživatele uvedeného v písmenu b) nebo který je tímto orgánem nebo uživatelem kontrolován.

Kontrola se skládá z práv, smluv nebo jiných prostředků, které jednotlivě nebo společně a s ohledem na dané skutečnosti nebo právní předpisy dávají možnost vykonávat rozhodující vliv na poskytovatele v souladu s výkladem Soudního dvora Evropské unie.

- 4. Je-li počet oprávněných poskytovatelů omezen v souladu s odstavcem 2, nesmějí členské státy bránit uživateli letiště, ať již je mu přidělena kterákoliv jeho část, aby měl za podmínek stanovených v odstavcích 2 a 3 ve vztahu ke každé kategorii služeb pozemního odbavování, jež podléhá omezením, na výběr alespoň mezi:
 - dvěma poskytovateli služeb pozemního odbavování nebo
 - třemi poskytovateli služeb pozemního odbavování v případě letišť, jejichž roční objem provozu nebyl alespoň za předchozí tři roky nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu.
- 5. V případě, že letiště dosáhne jedné z prahových hodnot nákladní dopravy uvedených v tomto článku, aniž by dosáhlo odpovídající prahové hodnoty přepravy cestujících, nepoužije se toto nařízení na kategorie služeb pozemního odbavování vymezené výlučně pro cestující.
- 6. Letiště, jehož roční objem provozu nebyl za tři po sobě následující roky nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu a jehož roční objem provozu následně klesl pod prahovou hodnotu 2 milionů cestujících nebo 50 000 tun nákladu, ponechá svůj trh otevřen poskytovatelům služeb odbavování třetím osobám po dobu alespoň prvních tří let následujících po roce, v němž k poklesu pod tuto prahovou hodnotu došlo.

7. Letiště, jehož roční objem provozu nebyl za tři po sobě následující roky nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu a jehož roční objem provozu následně klesl pod prahovou hodnotu 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, ponechá svůj trh otevřen poskytovatelům služeb odbavování třetím osobám po dobu alespoň prvních tří let následujících po roce, v němž k poklesu pod tuto prahovou hodnotu došlo.

Článek 7 *Výběr poskytovatelů*

1. Poskytovatelé oprávnění k poskytování služeb pozemního odbavování na letišti, kde je počet těchto poskytovatelů omezen podle článku 6 nebo článku 14, jsou vybíráni na základě transparentního, otevřeného a nediskriminačního nabídkového řízení.
2. Zadavatelem je
 - a) řídicí orgán letiště za předpokladu, že:
 - neposkytuje podobné služby pozemního odbavování a
 - nemá přímou ani nepřímou kontrolu nad kterýmkoliv podnikem poskytujícím tyto služby a
 - nemá účast v žádném takovém podniku;
 - b) ve všech ostatních případech příslušný orgán nezávislý na řídicím orgánu letiště.
3. Výbor uživatelů letiště nemá v žádné fázi výběrového řízení přístup k předloženým žádostem. Řídicí orgán letiště nemá v žádné fázi výběrového řízení přístup k předloženým žádostem, není-li zároveň zadavatelem.
4. Poté, co dotyčný členský stát uvědomí Komisi, může zahrnout mezi podmínky nabídkového řízení, kterým musí poskytovatelé služeb pozemního odbavování vyhovovat, závazek veřejné služby týkající se letiště obsluhujícího okrajové nebo rozvíjející se regiony, jež jsou součástí jeho území a v nichž poskytovatelé nejsou ochotni poskytovat služby pozemního odbavování bez veřejné podpory (tj. výlučná práva nebo vyrovnávací platby), ale v nichž mají taková letiště pro dotyčný členský stát zásadní význam z hlediska přístupnosti. Tímto ustanovením nejsou dotčena pravidla EU pro státní podporu.
5. Nabídkové řízení je zahájeno a zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
6. Výběr poskytovatelů zadavatelem probíhá ve dvou fázích:
 - a) kvalifikační řízení za účelem přezkoumání vhodnosti žadatelů a
 - b) zadávací řízení za účelem výběru oprávněného poskytovatele či poskytovatelů.

Článek 8 *Kvalifikační řízení*

1. V rámci kvalifikačního řízení zadavatel ověří, zda žadatelé splňují několik minimálních kritérií. Zadavatel tato minimální kritéria stanoví po konzultaci s výborem uživatelů letiště a řídicím orgánem letiště, pokud je tento orgán odlišný od zadavatele.
2. Minimální kritéria jsou tato:
 - a) žadatel má platné schválení vydané v souladu s kapitolou IV o schvalovacích postupech;
 - b) žadatel prokáže svou schopnost a písemně se zaváže uplatňovat příslušná ustanovení a pravidla, včetně platných pracovněprávních předpisů, platných kolektivních smluv, pravidel chování na letišti a požadavků na kvalitu služeb poskytovaných na letišti.
3. Zadavatel sestaví užší seznam žadatelů, kteří kritéria kvalifikačního řízení splní.

Článek 9 *Zadávací řízení*

1. V rámci zadávacího řízení zadavatel vybere poskytovatele z užšího seznamu žadatelů a udělí tomuto poskytovateli oprávnění po konzultaci s výborem uživatelů letiště a řídicím orgánem letiště, pokud je tento orgán odlišný od zadavatele.
2. Výběr poskytovatele, kterému bude uděleno oprávnění, se zakládá na porovnání předložených žádostí se seznamem kritérií pro udělení oprávnění. Kritéria pro udělení oprávnění musí být relevantní, objektivní, transparentní a nediskriminační. Zadavatel kritéria pro udělení oprávnění stanoví po konzultaci s výborem uživatelů letiště a řídicím orgánem letiště, pokud je tento orgán odlišný od zadavatele.
3. Kritéria pro udělení oprávnění jsou tato:
 - a) jednotnost a věrohodnost obchodního plánu posuzovaná na základě modelových výpočtů nákladů;
 - b) úroveň kvality operací posuzovaná na základě reprezentativního letového řádu, případně včetně účinného využívání personálu a vybavení, posledního příjetí zavazadel a nákladu, doby doručení zavazadel a nákladu a maximální doby odbavování;
 - c) přiměřenost materiálních zdrojů, pokud jde o dostupnost vybavení a jeho šetrnost k životnímu prostředí;
 - d) přiměřenost lidských zdrojů, pokud jde o zkušenost zaměstnanců, a přiměřenost programu výcviku/kvalifikace;
 - e) kvalita informací a komunikační technologie;

- f) kvalita organizačního plánování;
 - g) environmentální výkonnost.
4. Poměrná váha kritérií pro udělení oprávnění je uvedena ve výzvě k podání nabídek a příslušných dokumentech. Na každé kritérium pro udělení oprávnění se použije řada bodů s příslušným maximálním rozpětím. Zadavatel může u určitých specifických kritérií pro udělení oprávnění stanovit minimální počet bodů, jehož úspěšný žadatel musí dosáhnout. Stanovení minimálního počtu bodů musí být nediskriminační a musí být jasně uvedeno ve výzvě k podání nabídek a příslušných dokumentech. Zadavatel nesmí vyřadit žádné z kritérií pro udělení oprávnění, přidat další kritéria ani dále rozdělit kritéria původně uvedená ve výzvě k podání nabídek.
 5. Oprávnění k poskytování služeb pozemního odbavování na příslušném letišti je uděleno žadateli, který dosáhne nejvyššího počtu bodů a který zároveň dosáhne minimálního počtu bodů vyžadovaného u určitých kritérií pro udělení oprávnění.
 6. Uživatelé letiště, kteří žádají o poskytování služeb pozemního odbavování třetím osobám nebo provádějí odbavování vlastními silami, nejsou v rámci zadávacího řízení konzultováni.
 7. Zadavatel zajistí, aby rozhodnutí o udělení oprávnění a odůvodnění tohoto rozhodnutí byly zveřejněny.

Článek 10

Doba udělení oprávnění a ukončení činnosti

1. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování získají oprávnění na minimální období sedmi let a maximální období deseti let kromě případů, kdy se uplatní výjimky pro zahájení odbavování vlastními silami a pozemního odbavování třetími osobami, jak stanoví čl. 14 odst. 1. Přesná doba, na kterou se poskytovatelům oprávnění uděluje, a datum zahájení provozu jsou jasně uvedeny ve výzvě k podávání nabídek.
2. Poskytovatel služeb pozemního odbavování zahájí poskytování služeb do jednoho měsíce od data zahájení činnosti uvedeného ve výzvě k podávání nabídek. Zadavatel může v náležitě odůvodněných případech na žádost poskytovatele služeb pozemního odbavování a na základě konzultace výboru uživatelů letiště tuto lhůtu prodloužit na maximálně šest měsíců. Po uplynutí této lhůty oprávnění pozbývá platnosti.
3. Zadavatel předjímá konec doby platnosti oprávnění a zajistí, aby poskytovatel vybraný v rámci nového nabídkového řízení byl oprávněn zahájit svůj provoz ke dni následujícímu po posledním dni platnosti oprávnění dříve vybraného poskytovatele či poskytovatelů.
4. V případě, že poskytovatel služeb pozemního odbavování ukončí svou činnost před uplynutím období, na něž mu bylo oprávnění uděleno, nahradí se na základě výběrového řízení popsaného v člancích 7, 8, 9 a v tomto článku. Každý poskytovatel ukončující svou činnost o svém záměru ukončit činnost informuje příslušného zadavatele s dostatečným předstihem a alespoň šest měsíců předtím, než opustí letiště. Pokud poskytovatel zadavatele s dostatečným předstihem neinformuje, mohou mu být uloženy finanční sankce, neprokáže-li zásah vyšší moci.

5. V případě, že poskytovatel ukončí svou činnost před uplynutím období, na něž mu bylo oprávnění uděleno, a neponechá zadavateli dostatečnou lhůtu na výběr nového poskytovatele předtím, než opustí letiště, takže na daném letišti vznikne dočasný monopol na poskytování některých služeb pozemního odbavování, členský stát udělí oprávnění k poskytování služeb pozemního odbavování na daném letišti jinému poskytovateli na omezenou dobu nepřekračující deset měsíců, aniž by musel organizovat výběrové řízení stanovené v člancích 7, 8, 9 a v tomto článku.

Pokud se členskému státu nepodaří na tuto omezenou dobu poskytovatele služeb pozemního odbavování najít, přikročí k regulaci cen těchto služeb pozemního odbavování, na jejichž poskytování vznikne dočasný monopol, dokud na daném letišti nezačne služby pozemního odbavování zajišťovat další poskytovatel.

6. Zadavatel informuje výbor uživatelů letiště a případně řídicí orgán letiště o rozhodnutích přijatých na základě článků 7, 8 a 9, jakož i na základě tohoto článku.
7. Články 7, 8 a 9 a ustanovení tohoto článku se nevztahují na zadávání veřejných zakázek a udílení koncesí, které se řídí jinými ustanoveními práva Unie.

Článek 11

Řídicí orgán letiště jako poskytovatel služeb pozemního odbavování

1. Jestliže je počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování omezen v souladu s článkem 6, může řídicí orgán letiště sám poskytovat služby pozemního odbavování, aniž by podléhal výběrovému řízení stanovenému v člancích 7 až 10. Rovněž může poskytováním služeb pozemního odbavování na dotyčném letišti pověřit některý podnik, aniž by se k tomuto řízení uchýlil:
 - a) jestliže přímo nebo nepřímo tento podnik kontroluje nebo
 - b) jestliže je přímo nebo nepřímo tímto podnikem kontrolován.
2. Jestliže řídicí orgán letiště poskytující služby pozemního odbavování v souladu s odstavcem 1 již podmínky uvedené v tomto odstavci nesplňuje, může tento poskytovatel nadále zajišťovat služby pozemního odbavování po dobu pěti let, aniž by podléhal výběrovému řízení stanovenému v člancích 7 až 10. Po uplynutí pětiletého období poskytovatel uvědomí příslušného zadavatele s dostatečným předstihem a alespoň šest měsíců před uplynutím pětiletého období. Pokud poskytovatel zadavatele s dostatečným předstihem neinformuje, mohou mu být uloženy finanční sankce, neprokáže-li zásah vyšší moci. Jestliže poskytovatel služeb pozemního odbavování ukončí svou činnost před uplynutím pětiletého období, použije se čl. 10 odst. 4 a 5.

Článek 12

Zachování práv zaměstnanců v případě převodu zaměstnanců do služeb podléhajících omezením přístupu na trh

1. Tento článek se vztahuje pouze na služby pozemního odbavování, pro něž dotčený členský stát omezil počet poskytovatelů v souladu s článkem 6 nebo 14.

2. Pokud na základě výběrového řízení stanoveného v člancích 7 až 10 poskytovatel služeb pozemního odbavování zmíněný v odstavci 1 ztratí oprávnění k poskytování těchto služeb, mohou členské státy požádat poskytovatele služeb pozemního odbavování, kteří tyto služby poskytují následně, aby zaměstnancům, kteří byli za účelem poskytování těchto služeb přijati dříve, zaručili práva, na něž by měli nárok, kdyby došlo k převodu ve smyslu směrnice Rady 2001/23/ES¹⁷.
3. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 2 na zaměstnance předchozího poskytovatele, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb, k němuž předchozí poskytovatel ztratil oprávnění, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli dobrovolně přijmou.
4. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 2 tak, aby byl přiměřený objemu činnosti skutečně převedenému na jiného či jiné poskytovatele.
5. Pokud členský stát uloží požadavek uvedený v odstavci 2, zadávací dokumentace pro účely výběrového řízení uvedeného v člancích 7 až 10 obsahuje seznam dotčených zaměstnanců a příslušné informace o smluvních právech zaměstnanců a podmínkách, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spjaté s dotčenými službami.
6. Pokud poskytovatel služeb pozemního odbavování přestane uživateli letiště poskytovat služby pozemního odbavování, které představují významnou součást činnosti tohoto poskytovatele spojených s pozemním odbavováním, v případech, na něž se nevztahuje odstavec 2, nebo pokud se uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodne odbavování vlastními silami přerušit, mohou členské státy požádat poskytovatele služeb pozemního odbavování nebo uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami, kteří tyto služby pozemního odbavování poskytují následně, aby zaměstnancům, kteří byli za účelem poskytování těchto služeb přijati dříve, zaručili práva, na něž by měli nárok, kdyby došlo k převodu ve smyslu směrnice Rady 2001/23/ES.
7. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 6 na ty zaměstnance předchozího poskytovatele, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb pozemního odbavování, jež předchozí poskytovatel přestal poskytovat, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli nebo uživatelem letiště provádějícím odbavování vlastními silami dobrovolně přijmou.
8. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 6 na ty zaměstnance uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami, kteří jsou zapojeni do poskytování služeb pozemního odbavování, u nichž se uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami rozhodl odbavování vlastními silami přerušit, a kteří převzetí novým poskytovatelem či poskytovateli nebo uživatelem letiště provádějícím odbavování vlastními silami dobrovolně přijmou.
9. Členské státy omezí požadavek uvedený v odstavci 6 tak, aby byl přiměřený objemu činnosti skutečně převedenému na jiného poskytovatele nebo uživatele letiště provádějícího odbavování vlastními silami.

¹⁷ Směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů, Úř.věst. L82, 22.3.2001, s.16.

10. Členské státy mohou svěřit sociálním partnerům na příslušné úrovni stanovení praktických ujednání k provedení tohoto článku prostřednictvím sjednané dohody.
11. Členské státy uvědomí Komisi o veškerých opatřeních přijatých v souladu s tímto článkem.

Článek 13 *Ostrovní letiště*

V rámci výběru poskytovatelů služeb pozemního odbavování na letišti v souladu s ustanovením článků 7 až 10 může členský stát rozšířit závazek veřejné služby na jiná letiště v tomto členském státě, pokud:

- a) se tato letiště nacházejí na ostrovech ve stejné zeměpisné oblasti;
- b) každé z těchto letišť vykazuje objem provozu nejméně 100 000 cestujících ročně a
- c) toto rozšíření je schváleno Komisí.

Rozhodnutí o schválení rozšíření představuje prováděcí akt, který se přijímá poradním postupem podle čl. 43 odst. 2. Tímto ustanovením nejsou dotčena pravidla EU pro státní podporu.

ODDÍL 3 VÝJIMKY PRO ODBAVOVÁNÍ VLASTNÍMI SILAMI A POZEMNÍ ODBAVOVÁNÍ TŘETÍMI OSOBAMI

Článek 14 *Výjimky*

1. Jestliže zvláštní omezení disponibilního prostoru nebo kapacity na letišti, vznikající zejména z míry dopravního zahlcení a míry využívání areálu, znemožňují otevřít trh a/nebo provádět odbavování vlastními silami v míře stanovené v tomto nařízení, může se dotyčný členský stát rozhodnout:
 - a) omezit na celém letišti nebo na jeho části u jedné či více kategorií jiných služeb pozemního odbavování, než jaké jsou uvedeny v čl. 6 odst. 2, počet poskytovatelů na ne méně než dva, přičemž se použije čl. 6 odst. 3;
 - b) vyhradit pro jediného poskytovatele jednu či více kategorií služeb pozemního odbavování uvedených v čl. 6 odst. 2 na letištích, jejichž roční objem provozu není nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu;
 - c) omezit na jednoho nebo dva poskytovatele jednu či více kategorií služeb pozemního odbavování uvedených v čl. 6 odst. 2 na letištích, jejichž roční objem provozu není nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, přičemž v případě omezení na dva poskytovatele se použije čl. 6 odst. 3;

- d) vyhradit odbavování vlastními silami podle článku 5 pro omezený počet uživatelů letiště za předpokladu, že tito uživatelé jsou vybráni na základě relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.
2. Veškeré výjimky podle odstavce 1 obsahují:
- a) přesné určení kategorie nebo kategorií služeb pozemního odbavování, pro které je výjimka udělena, a zvláštní omezení disponibilního prostoru nebo kapacity, které tuto výjimku odůvodňují;
- b) plán vhodných opatření k překonání těchto omezení.
3. Výjimky nesmějí:
- a) narušovat hospodářskou soutěž mezi poskytovateli služeb pozemního odbavování a/nebo uživateli letiště provádějícími odbavování vlastními silami;
- b) trvat déle, než je nutné.
4. Členské státy oznámí Komisi veškeré výjimky, které mají v úmyslu udělit podle odstavce 1, a důvody, které tyto výjimky odůvodňují, nejméně šest měsíců před vstupem těchto výjimek v platnost.
5. Poté, co Komise obdrží oznámená rozhodnutí o výjimkách, zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* jejich souhrn a vyzve zainteresované strany k předložení připomínek.
6. Komise rozhodnutí o výjimkách oznámená členskými státy důkladně přezkoumá. Za tímto účelem Komise provede podrobný rozbor situace a vypracuje studii o vhodných opatřeních oznámených členskými státy a ověří, zda údajná omezení existují a zda není možné otevřít trh a/nebo provádět odbavování vlastními silami v míře stanovené tímto nařízením.
7. V návaznosti na tento přezkum a po konzultaci s dotýcnými členskými státy Komise může schválit rozhodnutí členského státu, nebo je odmítnout, jestliže má za to, že existence údajných omezení nebyla prokázána nebo že nejsou tak závažná, aby výjimku ospravedlňovala. Po konzultaci s dotýcným členským státem Komise může od členského státu rovněž požadovat, aby změnil rozsah výjimek nebo je omezil na ty části letiště, kde existence údajných omezení prokázána byla.
8. Komise přijme rozhodnutí nejpozději do šesti měsíců po úplném oznámení členského státu a toto rozhodnutí se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.
9. Prováděcí rozhodnutí uvedená v odstavcích 7 a 8 tohoto článku se přijímají poradním postupem podle čl. 43 odst. 2.
10. Doba trvání výjimek udělených členskými státy v souladu s odstavcem 1 nesmí překročit tři roky, kromě výjimek udělených podle odst. 1 písm. b) a c). Nejpozději šest měsíců před uplynutím této lhůty členský stát přijme nové rozhodnutí o jednotlivých žádostech o výjimku, které rovněž podléhá ustanovením tohoto článku.

11. Doba trvání výjimek udělených členskými státy podle odst. 1 písm. b) a c) nesmí překročit dva roky. Z důvodů uvedených v odstavci 1 však členský stát může požádat, aby tato lhůta byla jednou prodloužena o dva roky. Komise o této žádosti rozhodne. Prováděcí rozhodnutí se přijme poradním postupem podle čl. 43 odst. 2.

Článek 15

Konzultace s poskytovateli služeb pozemního odbavování a s uživateli letišť

Řídící orgán letiště stanoví postup konzultace o uplatňování tohoto nařízení mezi ním samým, výborem uživatelů letiště a podniky poskytujícími služby pozemního odbavování. Tato konzultace mimo jiné zahrnuje cenu těchto služeb pozemního odbavování, na které byla udělena výjimka v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. b) a c), a organizaci poskytování těchto služeb. Konzultační schůzky se konají nejméně jednou za rok. Řídící orgán letiště pořídí z těchto schůzek zápis, který se na požádání zašle Komisi.

Kapitola IV — Schvalovací postupy

Článek 16

Požadavek na získání příslušného schválení uznávaného ve všech členských státech EU

1. Na letištích, jejichž roční objem provozu nebyl alespoň za tři po sobě jdoucí roky nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu, nesmí žádný podnik poskytovat služby pozemního odbavování, ať už jako poskytovatel služeb pozemního odbavování, nebo jako uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami, nebylo-li mu uděleno příslušné schválení. Podnik, který splňuje požadavky této kapitoly, má nárok schválení získat.
2. Každý členský stát určí příslušný orgán („schvalovací orgán“) nezávislý na všech řídicích orgánech letiště, který je odpovědný za vydávání schválení pro poskytování služeb pozemního odbavování.
3. Schvalovací orgán schválení neudělí ani je neponechá v platnosti, nejsou-li splněny požadavky této kapitoly.

Článek 17

Podmínky pro udělení schválení

1. Schvalovací orgán členského státu udělí podniku schválení za předpokladu, že:
 - a) je usazen a registrován v členském státě;
 - b) jeho podniková struktura umožňuje schvalovacímu orgánu provést ustanovení této kapitoly;
 - c) splňuje finanční podmínky uvedené v článku 18;
 - d) splňuje ustanovení o prokázání bezúhonnosti uvedená v článku 19;

- e) splňuje požadavek na kvalifikaci zaměstnanců uvedený v článku 20;
 - f) splňuje požadavky na provozní příručku uvedené v článku 21;
 - g) splňuje požadavky na pojištění uvedené v článku 22.
2. Ustanovení odst. 1 písm. a), c) a d) se nevztahují na uživatele letišť provádějící odbavování vlastními silami, kteří neposkytují služby pozemního odbavování třetím osobám. Uživatelé letiště, kterým bylo vydáno schválení pro odbavování vlastními silami, nejsou na základě tohoto schválení oprávněni poskytovat služby odbavování třetím osobám.
3. Podnik, který žádá o schválení nebo je získal, musí dodržovat vnitrostátní předpisy všech členských států, ve kterých působí, v oblasti sociální ochrany, ochrany životního prostředí a ochrany letišť před protiprávními činy.

Článek 18

Finanční podmínky pro udělení schválení

1. Podnik, který žádá o schválení, nesmí být v úpadkovém ani podobném řízení ani v konkursu.
2. Schvalovací orgán důkladně posoudí, zda podnik, který o schválení žádá, může prokázat, že:
- a) může kdykoli dostát svým stávajícím a potenciálním závazkům podle realistických předpokladů po dobu 24 měsíců od zahájení provozu a
 - b) může pokrýt vlastní fixní i provozní náklady na provoz podle realistických předpokladů a v souladu se svým obchodním plánem po dobu tří měsíců od zahájení provozu bez ohledu na příjmy z provozu.
3. Pro účely posouzení podle odstavce 1 předloží každý žadatel ověřenou účetní závěrku za dva předchozí finanční roky.
4. Pro účely posouzení podle odstavce 1 předloží každý žadatel obchodní plán nejméně na první tři roky provozu. Obchodní plán obsahuje také podrobnosti o finančních vztazích žadatele k jakékoli jiné obchodní činnosti, které se žadatel přímo nebo prostřednictvím příbuzných podniků účastní. Žadatel také poskytne veškeré příslušné informace, zejména tyto údaje:
- a) navrhovanou účetní rozvahu včetně výsledovky na následující tři roky;
 - b) odhad peněžního toku a plány likvidity na první tři roky provozu;
 - c) podrobné informace o financování nákupu/pronájmu vybavení, u pronájmu případně včetně podmínek jednotlivých smluv.

Článek 19
Prokazování bezúhonnosti

1. Podnik, který žádá o schválení, prokáže, že má uhrazeny daně a příspěvky na sociální zabezpečení za poslední rok v členských státech, kde provádí činnost, nebo v zemi původu, neprovádí-li činnost v Unii.
2. Podnik rovněž prokáže, že osoby, které budou trvale a skutečně řídit provoz podniku, jsou bezúhonné a že na ně nebyl vyhlášen konkurs. Schvalovací orgán přijme jako dostatečný důkaz ve vztahu ke státním příslušníkům členských států předložení dokladů, které byly vydány příslušnými orgány členského státu, kde je podnik usazen a registrován, nebo členského státu trvalého pobytu osoby a které splnění těchto požadavků prokazují.
3. Nevydává-li členský stát, kde je podnik usazen a registrován, nebo členský stát trvalého pobytu osoby doklady uvedené v odstavci 2, nahrazují se tyto doklady místopřísežným prohlášením nebo v členských státech, které takové prohlášení neupravují, čestným prohlášením učiněným dotyčnou osobou před příslušným soudním nebo správním orgánem či případně před notářem nebo příslušnou profesní organizací členského státu, kde je podnik usazen a registrován, nebo členského státu trvalého pobytu osoby. Tento orgán, notář nebo profesní organizace vydá osvědčení potvrzující pravost místopřísežného nebo čestného prohlášení.

Článek 20
Kvalifikace zaměstnanců

Podnik, který žádá o schválení, prokáže, že jeho zaměstnanci mají kvalifikaci, odborné zkušenosti a délku praxe, které jsou nezbytné pro výkon činnosti, o niž se uchází.

Článek 21
Provozní příručka

Podnik, který žádá o schválení, předloží provozní příručku pro příslušné činnosti, která musí obsahovat tyto údaje:

- a) organizační schéma, řídicí pracovníci, popis povinností a úkolů, odpovědnost;
- b) schopnost bezpečného provozu v prostorách letiště;
- c) politika v oblasti vybavení;
- d) požadavky na kvalifikaci personálu a rovněž příslušné požadavky na výcvik a plán výcviku;
- e) postupy řízení provozní bezpečnosti a kvality;
- f) běžné postupy odbavování včetně koordinace s uživateli letiště a řídicími orgány letiště, koordinace činností a zvláštní postupy odbavování cestujících vyžadujících zvláštní přístup;

- g) politika reakce na mimořádné události;
- h) postupy řízení ochrany před protiprávními činy.

Článek 22

Požadavky na pojištění

1. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavování vlastními silami v Unii mají pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při pozemním odbavování na území daného členského státu, které zakládá nárok na odškodnění.
2. Komise je zmocněna ke stanovení dalších podrobností požadavků na pojištění a minimálních částek prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 42.

Článek 23

Platnost schválení

1. Schválení je platné po dobu pěti let.
2. Schválení je platné pro kategorie a/nebo podkategorie služeb, které jsou v něm uvedeny.
3. Poskytovatel služeb pozemního odbavování je kdykoli schopen na žádost příslušného schvalovacího orgánu prokázat, že splňuje všechny požadavky této kapitoly.
4. Schvalovací orgán sleduje soulad s požadavky této kapitoly. V každém případě přezkoumá soulad s těmito požadavky v těchto případech:
 - a) při podezření na výskyt možných potíží;
 - b) na žádost schvalovacího orgánu jiného členského státu nebo
 - c) na žádost Komise.
5. Schválení se předloží k novému posouzení, pokud podnik poskytující služby pozemního odbavování:
 - a) nezahájí provoz do dvanácti měsíců od udělení schválení nebo
 - b) ukončí provoz na více než dvanáct měsíců.
6. Podnik poskytující služby pozemního odbavování oznámí schvalovacímu orgánu:
 - a) předem jakoukoli podstatnou změnu v rozsahu své činnosti;
 - b) bylo-li proti podniku zahájeno úpadkové řízení.

Článek 24
Zrušení schválení

1. Schvalovací orgán může schválení kdykoli zrušit, jestliže poskytovatel služeb pozemního odbavování nebo uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami nespĺňuje vlastním přičiněním kritéria stanovená v této kapitole. Důvody pro zrušení se sdělí dotyčnému poskytovateli nebo uživateli letiště provádějícímu odbavování vlastními silami a schvalovacím orgánům v ostatních členských státech.
2. Schvalovací orgán schválení zruší, pokud poskytovatel služeb pozemního odbavování vědomě nebo z nedbalosti poskytne schvalovacímu orgánu nesprávné informace v souvislosti s některým důležitým bodem.

Článek 25
Rozhodnutí o schválení

1. Schvalovací orgán rozhodne o žádosti co nejrychleji, nejpozději však do dvou měsíců ode dne předložení všech nezbytných informací, přičemž zohlední veškeré dostupné důkazy. Rozhodnutí se sdělí žadateli a schvalovacím orgánům v ostatních členských státech. Zamítavé rozhodnutí musí být odůvodněno.
2. Schválení může být zamítnuto jen v případě, že poskytovatel služeb pozemního odbavování nebo uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami nespĺňuje vlastním přičiněním kritéria uvedená v této kapitole.
3. Postupy pro udělení a zrušení schválení schvalovací orgány zveřejní a informují o nich Komisi.

Článek 26
Vzájemné uznávání schválení

Schválení vydané v členském státě v souladu s touto kapitolou umožňuje provozovateli poskytovat služby pozemního odbavování, ať už jakožto poskytovatel služeb pozemního odbavování, nebo jakožto uživatel letiště provádějící odbavení vlastními silami, ve všech členských státech s výhradou podmínek uvedených ve schválení, a aniž jsou dotčena omezení přístupu na trh v souladu s články 6 a 14.

Kapitola V — Povinnosti řídicích orgánů letiště a řídicích orgánů centralizovaných infrastruktur

Článek 27
Přístup k centralizovaným infrastrukturám a zařízením

1. Tento článek se vztahuje pouze na letiště, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu.
2. Řídicí orgán letiště zveřejní seznam centralizovaných infrastruktur na letišti.

3. Řízení centralizovaných infrastruktur může být vyhrazeno řídicímu orgánu letiště nebo jinému subjektu, který může poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letiště provádějícím odbavování vlastními silami uložit povinnost tyto infrastruktury využívat. Řízení těchto infrastruktur se provádí transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem.
4. Řídicí orgán letiště nebo případně veřejný orgán či jiný subjekt, který řídicí orgán letiště kontroluje, rozhodne objektivně a po konzultaci s výborem uživatelů letiště a s podniky poskytujícími služby pozemního odbavování na letišti o tom, které infrastruktury budou centralizovány. Řídicí orgán letiště nebo případně veřejný orgán či jiný subjekt, který řídicí orgán letiště kontroluje, zajistí, aby infrastruktura nebo zařízení, jež byly definovány jako „centralizovaná infrastruktura“, byly jako takové označeny a aby tato infrastruktura nebo zařízení splňovaly požadavky této kapitoly.
5. Nesouhlasí-li výbor uživatelů letiště s rozhodnutím řídicího orgánu letiště o tom, že daná infrastruktura bude či nebude centralizovaná, nebo s rozsahem její centralizace, může požádat, aby o tom, zda dotčená infrastruktura bude či nebude centralizovaná a do jaké míry, rozhodl nezávislý dozorový orgán dotčeného členského státu.
6. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavování vlastními silami musí mít otevřený přístup k infrastrukturě letiště, centralizovaným infrastrukturám a letištním zařízením v míře nezbytné pro výkon jejich činností. Řídicí orgán letiště nebo případně řídicí orgán centralizované infrastruktury nebo případně veřejný orgán či jiný subjekt, který řídicí orgán letiště nebo případně řídicí orgán centralizované infrastruktury kontroluje, může tento přístup vázat na splnění podmínek, které jsou relevantní, objektivní, transparentní a nediskriminační.
7. Prostor, který je na letišti k dispozici k pozemnímu odbavování, se rozdělí mezi různé poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letiště provádějící odbavování vlastními silami, včetně nových účastníků, v míře nezbytné pro vykonávání jejich práv a pro zajištění účinné a spravedlivé hospodářské soutěže na základě relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních pravidel a kritérií.
8. Je-li rozhodnutí o rozsahu centralizované infrastruktury přeneseno před nezávislý dozorový orgán v souladu s odstavcem 5 tohoto článku, použije se postup stanovený v článku 6 směrnice 2009/12/ES.

Článek 28

Poplatky za centralizované infrastruktury a zařízení

1. Tento článek se vztahuje pouze na letiště, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu.
2. Je-li užívání centralizovaných infrastruktur nebo letištních zařízení zpoplatněno, řídicí orgán letiště nebo případně řídicí orgán centralizované infrastruktury zajistí, aby výše poplatku byla stanovena na základě relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

3. Řídicí orgán letiště nebo případně řídicí orgán centralizované infrastruktury je oprávněn z účtovaných poplatků pokrýt své náklady a zajistit si přiměřenou výnosnost aktiv. Tyto poplatky představují plnění za poskytnutou službu.
4. Výši poplatků uvedených v odstavci 1 stanoví jednotlivá letiště po konzultaci s výborem uživatelů letiště a s podniky poskytujícími služby pozemního odbavování na letišti. Řídicí orgán letiště nebo případně řídicí orgán centralizované infrastruktury poskytne každoročně výboru uživatelů letiště a podnikům poskytujícím služby pozemního odbavování na letišti informace o složkách sloužících jako základ pro stanovení poplatků. Tyto informace obsahují alespoň:
 - a) seznam různých služeb a infrastruktur poskytovaných za poplatky;
 - b) metodiku použitou ke stanovení poplatků;
 - c) celkovou strukturu nákladů ohledně zařízení a služeb, k nimž se poplatky vztahují;
 - d) příjmy z různých poplatků, celkové náklady na služby, které jsou těmito poplatky pokryty, a výnosnost aktiv;
 - e) veškeré finanční prostředky veřejných orgánů přidělené na zařízení a služby, k nimž se poplatek vztahuje;
 - f) předpokládaný výsledek navrhovaných významných investic z hlediska jejich dopadu na kapacitu letiště.
5. Řídicí orgán letiště zveřejní výši poplatků, včetně podrobného seznamu poskytovaných služeb, s cílem prokázat, že veškeré vybrané poplatky za poskytování centralizovaných infrastruktur, prostoru pro pozemní odbavování a základní služby, jež s poskytováním služeb pozemního odbavování souvisejí, jsou používány výlučně k pokrytí všech nebo části souvisejících nákladů. Řídicí orgán centralizované infrastruktury případně sdělí řídicímu orgánu letiště výši poplatků, včetně podrobného seznamu poskytovaných služeb.
6. Nesouhlasí-li výbor uživatelů letiště s některým poplatkem, který stanovil řídicí orgán letiště nebo případně řídicí orgán centralizované infrastruktury, může požádat, aby o výši poplatku rozhodl nezávislý dozorový orgán dotčeného členského státu.
7. Je-li rozhodnutí o výši poplatků přeneseno před nezávislý dozorový orgán v souladu s odstavcem 6 tohoto článku, použije se postup stanovený v článku 6 směrnice 2009/12/ES.

Článek 29

Právní oddělení

1. Na letištích, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu, řídicí orgán letiště nebo řídicí orgán centralizované infrastruktury v případě, že poskytuje služby pozemního odbavování třetím osobám, zřídí samostatný právní subjekt pro poskytování těchto služeb pozemního odbavování.

Tento subjekt musí být z hlediska své právní formy, organizace a rozhodování nezávislý na všech subjektech zapojených do řízení letištní infrastruktury, poskytuje-li služby pozemního odbavování třetím osobám řídicí orgán letiště, a na všech subjektech zapojených do centralizované infrastruktury, poskytuje-li služby pozemního odbavování třetím osobám řídicí orgán centralizované infrastruktury.

2. Na letištích, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu, nesmějí osoby odpovědné za řízení letištní infrastruktury nebo za řízení centralizované infrastruktury být přímo ani nepřímo součástí podnikových struktur nezávislého subjektu poskytujícího služby pozemního odbavování.
3. Právní subjekt poskytující služby pozemního odbavování podle odstavce 1 nesmí získávat žádné financování formou křížových dotací z leteckých činností souvisejících s řízením letištní infrastruktury v případech, kdy služby pozemního odbavování zajišťuje řídicí orgán letiště, nebo z leteckých činností souvisejících s řízením centralizované infrastruktury v případech, kdy služby pozemního odbavování zajišťuje řídicí orgán centralizované infrastruktury, což by právnímu subjektu poskytujícímu služby pozemního odbavování umožnilo snížit ceny, které za své služby pozemního odbavování účtuje třetím osobám.
4. Pro účely tohoto článku se „leteckými činnostmi“ řídicího orgánu letiště rozumí veškeré činnosti, jež řídicí orgán letiště provádí na svém příslušném letišti a které jsou spojeny s poskytováním služeb nebo infrastruktur uživatelům letiště, poskytovatelům služeb pozemního odbavování v jejich funkci leteckého přepravce nebo cestujícím v letecké dopravě užívajícím letiště, jako je výběr letištních poplatků, přidělování infrastruktur a zařízení a opatření k zajištění bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy na letišti. Jiné než letecké činnosti zahrnují realitní činnosti nebo jakékoli činnosti v jiném odvětví než v letecké dopravě.
5. Po uzavření každého finančního roku ověří situaci nezávislý auditor a veřejně prohlásí, že k žádnému financování formou křížových dotací nedošlo. Získá-li právní subjekt provozující služby pozemního odbavování křížové dotace z jiných než leteckých činností, subjekt řídicí letištní infrastrukturu nebo subjekt řídicí centralizovanou infrastrukturu prokáže, že je to v souladu s odstavcem 3.

Kapitola VI — Koordinace činností a kvality

Článek 30

Úloha řídicího orgánu letiště při koordinaci služeb pozemního odbavování

1. Řídicí orgán letiště odpovídá za řádnou koordinaci činností v oblasti pozemního odbavování na svém letišti. Řídicí orgán letiště jako hlavní koordinátor zejména zajistí, aby operace poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letiště provádějících odbavování vlastními silami byly v souladu s pravidly chování na letišti, jež jsou vymezena v článku 31.
2. Na letištích, jejichž roční objem provozu za tři po sobě jdoucí roky nebyl nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, kromě toho:

- a) operace poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letiště provádějících odbavování vlastními silami musí odpovídat minimálním normám kvality, jež stanoví článek 32;
 - b) řídicí orgán letiště zajistí, aby operace poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letiště provádějících pozemní odbavování vlastními silami byly koordinovány prostřednictvím rozhodnutí na základě spolupráce letišť a prostřednictvím vhodného pohotovostního plánu.
3. Ustanoveními tohoto článku nejsou dotčena pravidla EU v oblasti hospodářské soutěže.
 4. Řídicí orgán letiště předá orgánu organizace Eurocontrol pro ověřování výkonnosti výroční zprávu o uplatňování opatření uvedených v odstavci 2. Orgán pro ověřování výkonnosti předá konsolidovanou zprávu Komisi.
 5. Řídicí orgán letiště oznámí vnitrostátnímu schvalovacímu orgánu všechny problémy s poskytovateli služeb pozemního odbavování nebo s uživateli letiště provádějícími pozemní odbavování vlastními silami, které na svém letišti zaznamená.

Článek 31 *Pravidla chování*

1. Pro účely tohoto článku se „pravidly chování“ rozumějí veškerá pravidla stanovená řídicím orgánem letiště, veřejným orgánem nebo jiným subjektem, který kontroluje letiště za účelem řádného fungování letiště.
2. Řídicí orgán letiště, veřejný orgán nebo jiný subjekt, který kontroluje letiště, může stanovit pravidla chování.
3. Pravidla chování musí být v souladu těmito zásadami:
 - a) musí být na různé poskytovatele služeb pozemního odbavování nebo uživatele letiště uplatňována nediskriminačním způsobem;
 - b) musí se vztahovat ke sledovanému cíli;
 - c) nesmějí v praxi omezovat přístup na trh ani svobodu odbavovat vlastními silami na nižší úroveň, než jaká je stanovena tímto nařízením.
4. Na základě návrhu řídicího orgánu letiště členský stát případně může:
 - a) zakázat poskytovateli služeb pozemního odbavování nebo uživateli letiště provádějícímu odbavování vlastními silami poskytovat služby pozemního odbavování nebo odbavovat vlastními silami, jestliže tento poskytovatel nebo uživatel nedodrжуje pravidla chování;
 - b) požadovat, aby se poskytovatelé služeb pozemního odbavování na letišti podíleli spravedlivým a nediskriminačním způsobem na plnění závazků veřejné služby stanovených vnitrostátními právními předpisy, včetně závazku zajišťovat trvalé služby.

Článek 32

Minimální normy kvality

1. Pro účely tohoto článku se „minimálními normami kvality“ rozumějí požadavky na minimální úroveň kvality služeb pozemního odbavování.
2. Na letištích, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, řídicí orgán letiště nebo případně veřejný orgán nebo jiný subjekt, který kontroluje letiště, stanoví minimální normy kvality pro výkon služeb pozemního odbavování.
3. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavování vlastními silami musí tyto minimální normy kvality dodržovat. Uživatelé letiště a poskytovatelé služeb pozemního odbavování musí kromě toho dodržovat minimální normy kvality stanovené v rámci jejich smluvních vztahů.
4. Minimální normy kvality se vztahují zejména na tyto oblasti: provozní výkonnost, výcvik, informace a pomoc cestujícím, zejména podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004¹⁸ a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006¹⁹, rozhodování na základě spolupráce, bezpečnost, ochrana před protiprávními činy, nouzová opatření a životní prostředí.
5. Minimální normy kvality musí být spravedlivé, transparentní, nediskriminační a nesmějí být jimi dotčeny použitelné právní předpisy Unie, včetně nařízení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 1107/2006. Musí být jednotné, přiměřené a relevantní z hlediska kvality letištních operací. V této souvislosti je třeba věnovat zvýšenou pozornost kvalitě celního odbavování, ochraně před protiprávními činy na letišti a přistěhovaleckého řízení.
6. Minimální normy kvality musí vyhovovat specifikacím, jež stanoví Komise. Komise je zmocněna k přijetí těchto specifikací prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 42.
7. Tyto normy před jejich stanovením projedná řídicí orgán letiště s výborem uživatelů letiště a s poskytovateli služeb pozemního odbavování.

Článek 33

Povinnost podávat zprávy o výkonnosti služeb pozemního odbavování

1. Na letištích, jejichž roční objem provozu alespoň za tři po sobě jdoucí roky nebyl nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu, poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavování vlastními silami podávají Komisi zprávy o své provozní výkonnosti.
2. Komise je zmocněna k přijetí podrobných specifikací týkajících se obsahu a šíření povinnosti podávat zprávy prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 42.

¹⁸ Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1.

¹⁹ Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.

Článek 34
Výcvik

1. Poskytovatelé služeb pozemního odbavování a uživatelé letiště provádějící odbavení vlastními silami zajistí, aby všichni jejich zaměstnanci zapojení do poskytování služeb pozemního odbavování, včetně řídicích pracovníků a pracovníků dozoru, pravidelně absolvovali zvláštní a opakovací výcvik, který jim umožní plnit uložené úkoly.
2. Každý zaměstnanec zapojený do poskytování služeb pozemního odbavování musí absolvovat nejméně dvoudenní výcvik zaměřený na plnění úkolů, které jsou mu uloženy. Každý zaměstnanec absolvuje příslušný výcvik při nástupu na nové pracovní místo nebo po uložení nového úkolu.
3. Má-li to význam pro výkon příslušných služeb pozemního odbavování, je výcvik zaměřen přinejmenším na:
 - a) ochranu před protiprávními činy, včetně kontroly ochrany před protiprávními činy, ochrany provozu před protiprávními činy, bezpečnostních zařízení a řízení bezpečnostních hrozeb;
 - b) nebezpečné zboží;
 - c) bezpečnost neveřejných prostorů letiště, včetně bezpečnostní filozofie, bezpečnostních nařízení, hrozeb, lidského faktoru, označení neveřejných prostorů letiště, mimořádných situací, prevence škod způsobených cizími předměty, osobní ochrany, havárií, nehod a případů, kdy k nim téměř došlo, a dozoru nad bezpečností neveřejných prostorů letiště;
 - d) výcvik řidičů vozidel v neveřejných prostorách letiště, včetně obecných povinností a postupů (postupy za snížené viditelnosti), výbavy vozidel, letištního řádu a rozvržení dopravních a provozních ploch;
 - e) provoz a řízení pozemního vybavení (GSE), včetně údržby a provozu tohoto vybavení ;
 - f) kontrolu nákladu, včetně odborné způsobilosti a znalostí týkajících se hmotnosti a vyvážení, konstrukčních limitů zatížení letadel, zařízení jednotkových nákladů, nakládky hromadných nákladů, ložných listů, tabulek/schémat vyvážení, hlášení o pokynech k nakládce (LIR), hlášení o nakládce a kontroly nákladu nebezpečného zboží;
 - g) funkční výcvik pro odbavování cestujících, včetně výcviku týkajícího se nástupních mostů pro cestující a poskytování informací a pomoci cestujícím v souladu s nařízeními (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 1107/2006;
 - h) funkční výcvik pro odbavování zavazadel;
 - i) výcvik v manipulaci s letadly a nakládce letadel;
 - j) pozemní pohyb letadel, včetně operací spojených s pozemním pohybem letadel, provozu vybavení, postupů pro spojování a rozpojování letadla

s vybavením, ruční signalizace pro pozemní pohyb letadel, řazení letadel a pomoci při pozemním pohybu letadel;

- k) odbavování nákladu a pošty, včetně platných zákazů a omezení obchodu se zbožím;
 - l) výcvik v koordinaci průletového odbavení letadel;
 - m) životní prostředí, včetně kontroly úniků, řízeného vypouštění odpadu a nakládání s odpadem;
 - n) nouzová opatření a řízení nepředvídatelných situací;
 - o) systémy podávání zpráv;
 - p) externí zajištění kontroly kvality.
4. Každý poskytovatel služeb pozemního odbavování a uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami podává každoročně řídicímu orgánu letiště zprávu o plnění svých povinností v oblasti výcviku.

Článek 35 Subdodávky

1. Aniž jsou dotčeny odstavce 2, 3 a 4, poskytovatelé služeb pozemního odbavování mohou najmout subdodavatele.
2. Uživatelé letiště provádějící odbavování vlastními silami mohou zadat služby pozemního odbavování subdodavateli jen tehdy, nejsou-li dočasně schopni provádět odbavování vlastními silami z důvodu vyšší moci.
3. Subdodavatelé nesmějí služby pozemního odbavování zadat jinému subdodavateli.
4. Poskytovatel služeb pozemního odbavování uvedený v čl. 11 odst. 1 nesmí zadat služby pozemního odbavování subdodavateli vyjma případů, kdy není dočasně schopen tyto služby pozemního odbavování poskytovat z důvodu vyšší moci.
5. Poskytovatel služeb pozemního odbavování a uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami, který používá jednoho nebo více subdodavatelů, zajistí, aby tito subdodavatelé plnili povinnosti, jež poskytovatelům služeb pozemního odbavování ukládá toto nařízení.
6. Poskytovatel služeb pozemního odbavování a uživatel letiště provádějící odbavování vlastními silami, který používá jednoho nebo více subdodavatelů, oznámí jméno a činnost příslušných subdodavatelů řídicímu orgánu letiště.
7. Požádá-li poskytovatel služeb pozemního odbavování o oprávnění k poskytování služeb pozemního odbavování na základě výběrového řízení stanoveného v článku 7, uvede počet, činnost a jména subdodavatelů, kterých hodlá využít.

Kapitola VII — Mezinárodní vztahy

Článek 36

Vztahy s třetími zeměmi

1. Aniž jsou dotčeny mezinárodní závazky Unie, může Komise v souladu s přezkumným procesem podle čl. 43 odst. 3 rozhodnout, aby členský stát nebo členské státy přijaly opatření, a to včetně úplného nebo částečného pozastavení práva přístupu poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami, kteří pocházejí z třetí země, na trh pozemního odbavování na svém území, s cílem odstranit diskriminační jednání dotyčné třetí země, kdykoliv se zdá, že třetí země ve vztahu k přístupu na trh odbavovacích služeb nebo trh odbavování vlastními silami:
 - a) nezajišťuje právně ani fakticky poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť provádějícím odbavování vlastními silami, kteří pocházejí z některého členského státu, podmínky srovnatelné s těmi, jaké daný členský stát zajišťuje na svých letištích poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť provádějícím odbavování vlastními silami, kteří pocházejí z uvedené třetí země;
 - b) zajišťuje právně nebo fakticky poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť provádějícím odbavování vlastními silami, kteří pocházejí z některého členského státu, méně příznivé podmínky, než jaké zajišťuje svým vlastním poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť provádějícím odbavování vlastními silami, nebo
 - c) zajišťuje poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť provádějícím odbavování vlastními silami, kteří pocházejí z jiných třetích zemí, příznivější podmínky, než jaké zajišťuje poskytovatelům služeb pozemního odbavování a uživatelům letišť provádějícím odbavování vlastními silami, kteří pocházejí z některého členského státu.
2. Za poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letišť provádějícího odbavování vlastními silami, který pochází ze třetí země, se považuje právnická nebo fyzická osoba zřízená v souladu s právními předpisy této třetí země a mající své sídlo, ústřední správu nebo hlavní místo podnikání na území této třetí země.
3. Unie a/nebo členské státy zajistí, aby z hlediska práv přístupu na trh ve třetích zemích nedocházelo k diskriminaci mezi uživateli letišť z Unie poskytujícími služby pozemního odbavování třetím osobám a jinými poskytovateli služeb pozemního odbavování z Unie.

Kapitola VIII — Povinnosti v oblasti podávání zpráv a sledování

Článek 37

Povinnosti členských států v oblasti podávání zpráv

1. Členské státy do 1. července každého roku zašlou Komisi seznam letišť, na která se vztahuje alespoň jedno z omezení přístupu na trh odbavovacích služeb stanovených v čl. 6 odst. 2 nebo v článku 14.
2. Členské státy do 1. července každého roku poskytnou Komisi seznam poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami, jež členské státy schválily v souladu s kapitolou IV o schvalovacích postupech.

Článek 38

Zveřejnění seznamů letišť

Komise do konce každého roku zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* tyto informace:

- a) seznam letišť Unie, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 5 milionů cestujících nebo 100 000 tun nákladu;
- b) seznam letišť Unie, jejichž roční objem provozu alespoň za předchozí tři roky nebyl nižší než 2 miliony cestujících nebo 50 000 tun nákladu;
- c) seznam letišť Unie otevřených pro veřejnou obchodní dopravu;
- d) seznam letišť, na která se vztahují omezení podle čl. 6 odst. 2 nebo podle článku 14;
- e) seznam poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami, kteří byli schváleni v souladu s kapitolou IV o schvalovacích postupech.

Článek 39

Hodnotící a informační zpráva

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení nejpozději pět let ode dne použitelnosti tohoto nařízení. Ve zprávě se zejména posoudí veškeré významné dopady na kvalitu služeb pozemního odbavování a na podmínky zaměstnávání a podmínky pracovní. Zpráva musí u vybraných letišť obsahovat následující soubor ukazatelů a kritérií:
 - a) průměrný počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování na letištích Unie pro jedenáct kategorií služeb;
 - b) počet uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami na letištích Unie pro jedenáct kategorií služeb;

- c) počet letišť, na kterých je počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování omezen, a rozsah těchto omezení;
 - d) počet společností, jež byly schváleny některým členským státem a provozují činnost v jiném členském státě;
 - e) stanovisko zúčastněných stran k systému schvalování (kritéria schvalování, otázky spojené s prováděním, ceny atd.);
 - f) počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letišť provádějících odbavování vlastními silami, kteří provozují činnost v Unii (souhrnný);
 - g) režim cen a systém řízení centralizovaných infrastruktur na jednotlivých letištích;
 - h) tržní podíl řídicího orgánu letiště na podnikání v oboru pozemního odbavování na každém letišti pro jedenáct kategorií služeb;
 - i) tržní podíl uživatelů letišť poskytujících odbavování třetím osobám na každém letišti pro všechny kategorie služeb;
 - j) bezpečnostní incidenty související se službami pozemního odbavování;
 - k) stanovisko zúčastněných stran ke kvalitě služeb pozemního odbavování na letištích z hlediska odborné způsobilosti personálu, životního prostředí, ochrany před protiprávními činy a koordinace činností (rozhodování založené na spolupráci, nouzová opatření, výcvik v kontextu letiště, subdodávky);
 - l) minimální normy kvality pro podniky poskytující služby pozemního odbavování;
 - m) údaje o výcviku;
 - n) převod pracovníků a jeho dopad na ochranu zaměstnanců;
 - o) zaměstnanost a pracovní podmínky v odvětví pozemního odbavování.
2. Komise a členské státy spolupracují při shromažďování informací pro účely vypracování zprávy uvedené v odstavci 1.
3. Na základě této zprávy může Komise rozhodnout, zda je nutná revize tohoto nařízení.

Kapitola IX – Sociální ochrana

Článek 40 Sociální ochrana

Aniž je dotčeno použití tohoto nařízení a s výhradou ostatních ustanovení práva Unie mohou členské státy přijímat nezbytná opatření k zajištění ochrany práv pracujících.

Kapitola X — Opravný prostředek proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením

Článek 41

Právo na opravný prostředek

1. Členské státy nebo případně řídicí orgány letišť zajistí, aby kterákoliv osoba, která prokáže oprávněný zájem, měla právo na opravný prostředek proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením přijatým v souladu s čl. 6 odst. 2 (pozemní odbavování pro třetí osoby), články 7 až 10 (výběrové řízení), článkem 13 (ostrovní letiště), články 23 a 24 (rozhodnutí o schválení), článkem 27 (přístup k centralizovaným infrastrukturám a zařízením), článkem 28 (poplatky za centralizované infrastruktury a zařízení), článkem 31 (pravidla chování) a článkem 32 (minimální normy kvality).
2. Opravný prostředek je možno podat u vnitrostátního soudu nebo jiného veřejného orgánu, než je řídicí orgán letiště, který je případně nezávislý na veřejném orgánu, jenž řídicí orgán letiště kontroluje. Pokud to toto nařízení stanoví, podává se opravný prostředek u nezávislého dozorového orgánu.

Kapitola XI – Ustanovení o provedení a přenesených pravomocech

Článek 42

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v člancích 22, 32 a 33 je svěřena na dobu neurčitou po vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 22, 32 a 33 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 22, 32 a 33 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevysloví ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament a Rada Komisi informují, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 43
Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011. Měli být získáno stanovisko výboru písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro podání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo o to požádá prostá většina členů výboru.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Měli být získáno stanovisko výboru písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro podání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo o to požádá prostá většina členů výboru.

Kapitola XII — Závěrečná ustanovení

Článek 44
Zrušení

Směrnice 96/67/ES se zrušuje s účinkem ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 45
Přechodná ustanovení

1. Oprávnění poskytovatelů vybraných v souladu s článkem 11 směrnice 96/67/ES přede dnem použitelnosti tohoto nařízení trvá za podmínek stanovených ve směrnici 96/67/ES až do uplynutí předpokládaného období, na které byli původně vybráni.
2. Na letištích, kde byli podle čl. 6 odst. 2 směrnice 96/67/ES vybráni pouze dva poskytovatelé pro každou kategorii služeb a kde mají být podle čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení vybráni nejméně tři poskytovatelé, se výběrové řízení v souladu s články 7 až 13 tohoto nařízení zorganizuje tak, aby třetí poskytovatel byl vybrán a mohl zahájit provoz nejpozději do jednoho roku ode dne použitelnosti tohoto nařízení.
3. Schválení vydaná v souladu s článkem 14 směrnice 96/67/ES zůstávají v platnosti až do skončení své platnosti, ale v každém případě nejdéle dva roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení.
4. Bylo-li podniku vydáno schválení v souladu s tímto nařízením, požádá do dvou měsíců o zrušení všech schválení, která mu byla vydána v souladu s článkem 14 směrnice 96/67/ES. Jestliže však platnost schválení vydaného v souladu s článkem 14 směrnice 96/67/ES má skončit během dvou měsíců po vydání nového schválení v souladu s tímto nařízením, není podnik povinen o zrušení žádat.
5. Článek 26 tohoto nařízení se nevztahuje na schválení vydaná v souladu s článkem 14 směrnice 96/67/ES.

Článek 46
Vstup v platnost a použitelnost

Tato nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení se použije ode dne XX.XX.20XX [osmnáct měsíců ode dne přijetí].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne .

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHA

SEZNAM KATEGORIÍ SLUŽEB POZEMNÍHO ODBAVOVÁNÍ

1. Pozemní správa a dozor zahrnují tyto podkategorie:
 - 1.1. služby reprezentace a spolupráce s místními orgány nebo jinými osobami, vyplácení peněžních náhrad v zastoupení uživatele letiště a poskytování kancelářských prostor pro jejich zástupce;
 - 1.2. kontrolu nákladu, předávání zpráv a telekomunikace;
 - 1.3. manipulaci, skladování, údržbu a správu zařízení jednotkových nákladů;
 - 1.4. veškeré ostatní dozorové služby před letem, během letu a po letu a veškeré ostatní správní služby požadované uživatelem letiště.
2. Odbavování cestujících zahrnuje veškeré druhy informací a pomoci cestujícím – včetně informací a pomoci poskytovaných v rámci příslušných právních předpisů EU o právech cestujících – při jejich příletu, odletu, tranzitu nebo přestupu včetně kontroly letenek a cestovních dokladů, registrace zavazadel a jejich přepravy do třídícího prostoru.
3. Odbavování zavazadel zahrnuje manipulaci se zavazadly v třídícím prostoru, jejich třídění, přípravu k odletu, nakládání na zařízení určené k jejich přemístování z letadla na třídící prostor a zpět a jejich vykládání z tohoto zařízení a přepravu zavazadel z třídícího prostoru do prostoru jejich vyzvedávání.
4. Manipulace s nákladem a poštou zahrnuje tyto podkategorie:
 - 4.1. u nákladu: fyzickou manipulaci s vyváženým, převáženým a dováženým nákladem, manipulaci s příslušnými dokumenty, celní postupy a provádění veškerých postupů pro zajištění ochrany před protiprávními činy dohodnutých mezi stranami nebo vyžadovaných okolnostmi;
 - 4.2. u pošty: fyzickou manipulaci s přicházející a odesílanou poštou, manipulaci s příslušnými dokumenty a provádění veškerých postupů pro zajištění ochrany před protiprávními činy dohodnutých mezi stranami nebo vyžadovaných okolnostmi.
5. Manipulace na rampě zahrnuje tyto podkategorie:
 - 5.1. řazení letadla na zemi při příletu a odletu;
 - 5.2. pomoc při parkování letadla a zajišťování vhodných zařízení;
 - 5.3. komunikaci mezi letadlem a poskytovatelem služeb v neveřejném prostoru letiště;
 - 5.4. nakládání a vykládání letadla včetně zajišťování a obsluhování nezbytných prostředků a dopravu posádky a cestujících mezi letadlem a terminálem a dopravu zavazadel mezi letadlem a terminálem;
 - 5.5. zajišťování a obsluhu vhodných prostředků pro startování motorů;

- 5.6. přemísťování letadla při příletu a odletu, stejně jako zajišťování a obsluhu vhodných zařízení;
- 5.7. dopravu potravin a nápojů, jejich nakládku do letadla a vykládku z letadla.
6. Obsluha letadel zahrnuje tyto podkategorie:
 - 6.1. vnější a vnitřní čišťení letadla, obsluhu toalet a zásobníků na vodu;
 - 6.2. chlazení a vyhřívání kabiny, odstraňování sněhu a ledu, odmrazování letadla;
 - 6.3. úklid kabiny včetně jejího vhodného vybavení, skladování vybavení.
7. Manipulace s pohonnými hmotami a oleji zahrnuje tyto podkategorie:
 - 7.1. organizování a provádění činností spojených s tankováním pohonných hmot a jejich vypouštěním, včetně skladování pohonných hmot, a to i v prostorách přiléhajících k letišti, a kontroly kvality a množství dodávek pohonných hmot;
 - 7.2. doplňování oleje a ostatních kapalin.
8. Údržba letadel zahrnuje tyto podkategorie:
 - 8.1. běžnou obsluhu prováděnou před odletem;
 - 8.2. obsluhu, která není běžná a je požadována uživatelem letiště;
 - 8.3. zajišťování a správu náhradních dílů a vhodného vybavení;
 - 8.4. vyžadování rezervace pro vhodné parkování nebo prostor hangáru pro provedení údržby.
9. Letové činnosti a správa posádky zahrnují tyto podkategorie:
 - 9.1. přípravu letu na odletovém letišti nebo na kterémkoliv jiném místě;
 - 9.2. pomoc při příletu včetně nového odbavení, je-li třeba;
 - 9.3. služby po skončení letu;
 - 9.4. správu posádek.
10. Povrchová doprava zahrnuje tyto podkategorie:
 - 10.1. pořádání a provádění dopravy posádky, cestujících, zavazadel, nákladu a pošty mezi různými terminály stejného letiště, vyjma dopravu mezi letadlem a kterýmkoliv jiným místem v obvodu stejného letiště;
 - 10.2. veškerou zvláštní dopravu požadovanou uživatelem letiště.
11. Zásobovací služby zahrnují tyto podkategorie:
 - 11.1. spolupráci s dodavateli a s jejich vedením;

- 11.2. skladování potravin a nápojů a vybavení nezbytného pro jejich přípravu;
- 11.3. čištění tohoto vybavení;
- 11.4. přípravu a dodávku tohoto vybavení a potravin.