



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.12.1.  
COM(2011) 824 végleges

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az uniós repülőtereken a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokról és a 96/67/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2011) 1439 végleges}

{SEC(2011) 1440 végleges}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### 1.1. Általános összefüggések – Az 1996. évi tanácsi irányelv

A földi kiszolgálás a repülőtereken az egyes légitársaságok számára a földön végzett, a repüléshez kapcsolódó szolgáltatások összességéből tevődik össze, és a légi közlekedési láncban kulcsszerepet tölt be. A földi kiszolgálás az alábbi 11 szolgáltatási kategóriából áll:

- (1) földi adminisztráció és felügyelet;
- (2) utaskezelés;
- (3) poggyászkezelés;
- (4) áru- és postai küldemények kezelése;
- (5) előtéri kiszolgálás;
- (6) a légi jármű kiszolgálása;
- (7) üzemanyag- és kenőanyag-kezelés;
- (8) a légi jármű karbantartása;
- (9) repülőüzemi szolgáltatások és a személyzet adminisztrálása;
- (10) földi szállítás;
- (11) fedélzeti ellátás.

A hatékony földi kiszolgálás fontos a repülőterek, a légitársaságok és az utasok számára, és elengedhetetlen a légiközlekedési infrastruktúra hatékony kihasználásához, és általánosságban a légiközlekedési rendszer teljesítményéhez.

Néhány becslés a földi kiszolgálási piaccal kapcsolatban: a Bizottság és az érdekelt becslései szerint a földi kiszolgálásból származó bevétel (valamennyi kategóriát figyelembe véve) összességében 50 milliárd eurót tesz ki. Az ágazat a becslések szerint Európában legalább 60 000 főt foglalkoztat<sup>1</sup>. A légitársaságok földi kiszolgáláshoz kapcsolódó költségei az üzemeltetési költségek 5 – 12%-át<sup>2</sup> képviselik.

---

<sup>1</sup> Az IAHA (a független földi szolgáltatók szövetsége) tagjai tekintetében készített becslése. Nem valamennyi földi kiszolgáló cég tagja az IAHA-nak, és a földi szolgáltatásban foglalkoztatottak száma a 110 000 főt is meghaladhatja.

<sup>2</sup> Az érdekeltekkel folytatott konzultáció és a légi szállítási piaci megfigyelőközpont éves jelentései, melyek angol nyelven elérhetőek a [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm) címen.

Az Európai Közösség 1996-ban fogadta el a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK tanácsi irányelvet. Az irányelv az első lépést jelentette a földi kiszolgálási piacra való bejutás fokozatos megnyitása és harmonizációja felé.

A földi kiszolgáló tevékenységeket korábban hagyományosan a repülőterek üzemeltetői vagy a légitársaságok végezték. Manapság Európában ezeket egyre nagyobb mértékben szakosodott cégek nyújtják. A földi kiszolgálási piacra való bejutás az irányelv értelmében a következő elveken alapul:

- A „saját kiszolgálás” szabadsága, azaz a légitársaságok azon lehetősége, hogy minden kereskedelmi repülőtéren – annak forgalmától függetlenül – saját kiszolgálást folytassanak. Azonban négy szolgáltatási kategória (poggyászkezelés, előtéri kiszolgálás, üzemanyag- és kenőanyag-kezelés, áru- és postai küldemények kezelése) tekintetében a tagállamok fenntarthatják a jogot arra, hogy a 2 millió utasnál vagy 50 000 tonna árunál nagyobb éves forgalmú repülőtereken legkevesebb kettőre korlátozzák a saját kiszolgálásra jogosult repülőtér-használók számát.
- A földi kiszolgálói szolgáltatások harmadik fél számára történő nyújtásának szabadsága, azaz a földi kiszolgálók azon lehetősége, hogy a 2 millió utasnál vagy 50 000 tonna árunál nagyobb éves forgalmú repülőtereken harmadik fél számára szolgáltatásokat nyújthassanak. Mindazonáltal a tagállamok a fentiek szerint korlátozható négy szolgáltatási kategória tekintetében kategóriánként legkevesebb kettőre korlátozhatják a kiszolgálók számát.

## **1.2. A javaslat indoklása**

Az irányelv tekintetében végzett különféle bizottsági értékelések szerint az irányelv megvalósította az európai repülőtereken a földi szolgáltatási piac liberalizálásának elérni kívánt fő célkitűzését: a kiszolgálók száma növekedett és a földi kiszolgálás ára általánosságban csökkent. Ezen túlmenően a légitársaságok szerint a versenytársak választékának bővülésével párhuzamosan a szolgáltatás minősége is javult.

Az irányelv 1996-os elfogadása óta a földi kiszolgálás keretfeltételei drámai változáson mentek át. A légi forgalom gyors növekedésének és a kapacitásbeli korlátoknak az összefüggéseiben újra előtérbe került és egyre fontosabbá vált a repülőtéri szolgáltatások – ezen belül a földi kiszolgálás – hatékonyságának és minőségének kérdése.

Az Európai Unió egységes európai égbolt kezdeményezése, melynek célja az európai légiforgalmi irányítás architektúrájának a jövőbeni kapacitás- és biztonsági igények kielégítését célzó megreformálása, elismeri a kulcsfontosságú infrastruktúrák – köztük a repülőterek – „teljes rendszer, kaputól kapuig” megközelítésbe való integrálásának fontosságát. Közelmúltbeli statisztikák azt jelzik, hogy a késések 70%-át a fordulóidők okozzák. A kaputól-kapuig megközelítés célja a teljesítmény késések, költségek, környezeti hatás és biztonság tekintetében történő javításának érdekében a repülés valamennyi fázisának, és ezen belül a földi kiszolgálásnak – repülőtértől repülőtérig történő – optimalizálása és integrálása.

Ezen túlmenően az elmúlt évtized légi közlekedést súlyosan érintő, egymást követő válsághelyzetei is jelzik az intézkedés szükségességét. A gazdasági válság a tagállamokat és az ágazatot egyaránt a költségek minimumra szorítására sarkallja. A terrortámadások miatt fokozni kell a biztonságot és a védelem szintjét. Végül, de nem utolsósorban a szélsőséges

időjárás miatti események is alátámasztják a repülőtéri földi üzemeltetés fokozottabb összehangolásának szükségességét.

A hatályos irányelvről folytatott bizottsági konzultáció és annak értékelése (részletesen később) azt jelzi, hogy a hatályos jogi keret már nem felel meg a célnak. A feltárt probléma kettős: *i. a földi kiszolgálás a belépési és terjeszkedési korlátok miatt nem kellően hatékony, és ii. a földi kiszolgálás minősége a megbízhatóságot, a rugalmasságot, a védelmet és a biztonságot, illetőleg a környezetvédelmet illetően általánosságban nem tart lépést a változó igényekkel.*

### **1.3. A javaslat célja**

A hatásvizsgálat és annak a javaslatához mellékelt összefoglalója lefekteti a rendelet elfogadásának általános és konkrét célkitűzéseit. Az általános célkitűzés az uniós repülőtereken a földi kiszolgálás hatékonyságának és átfogó minőségének javítása az azt igénybe vevők (a légitársaságok) és a végfelhasználók (utasok és szállítványozók) javára.

A konkrét célkitűzések a következők:

- (1) a légitársaságok számára az uniós repülőtereken elérhető földi kiszolgálási megoldások választékának bővítése;
- (2) a piacra lépés nemzeti közigazgatási feltételeinek (jóváhagyások) harmonizálása és pontosítása;
- (3) az eltérő szabályozási rendszerben üzemelő, földi kiszolgálást végző cégek között az egyenlő versenyfeltételek biztosítása a repülőtereken;
- (4) a repülőtereken a földi kiszolgálást folytató kiszolgálók közötti együttműködés erősítése (a repülőtér-üzemeltetők a kaputól-kapuig megközelítés keretében az uniós légi közlekedési hálózat földi koordinátorai lesznek);
- (5) a személyzet képzésére és átvételére irányadó jogi keret pontosítása.

### **1.4. Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen**

A javaslat tárgya az uniós repülőtereken a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat szabályozó rendelet. Az új rendelet a hatályos 96/67/EK irányelv felváltását és hatályon kívül helyezését szolgálja. A földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokkal más rendelkezések közvetlenül nem foglalkoznak.

### **1.5. Összhang az Európai Unió szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

Ez a kezdeményezés a Bizottság *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című fehér könyvében ismertetett egységes európai közlekedési térséghez szükséges fellépések egyike. Egyben része a Bizottság 2011. évi munkaprogramjában az egységes piac növekedési potenciáljának kiaknázásában stratégiai szerepet betöltő kezdeményezésként megjelölt repülőtéri intézkedéscsomagnak is<sup>3</sup>.

---

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

## **2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI; HATÁSVIZSGÁLAT**

### **2.1. Konzultáció az érdekeltekkel**

#### *2.1.1. A konzultáció módja, a legfontosabb célterületek és a válaszadók köre*

Az írásbeli konzultációt követő, 2006. április 6-i meghallgatáson a Bizottság valamennyi érdekelttel egyeztetett az irányelv felülvizsgálatának különféle lehetőségeiről.

A Bizottság 2007. január 24-én fogadta el az irányelv alkalmazásáról szóló jelentést<sup>4</sup>, amely megerősítette, hogy az irányelv fő célkitűzései megvalósultak, de kedvezőtlen tendenciák jelentek meg.

A Bizottság 2009 novembere és 2010 szeptembere között konzultációt folytatott az érdekeltekkel a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások uniós repülőtereken történő működéséről és az irányelv esetleges felülvizsgálatáról.

Az ágazati párbeszédbizottság (polgári légiközlekedési tagozata) földi kiszolgálással foglalkozó munkacsoportjának ülésére 2009. november 16-án került sor. Az ülést követően a négy legjelentősebb képviselő közül három közös nyilatkozatot fogadott el<sup>5</sup>, mely a jelenlegi pályázati rendszer javítására, illetőleg a tevékenysége részleges vagy teljes elvesztése esetére a személyzet átvételéről szóló szociális záradék felvételére szólított fel.

#### *2.1.2. A válaszok összegzése*

A konzultáció összefoglalója és az egyes beadványok a következő címen érhetőek el:

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

A konzultációk rávilágítanak az érdekeltek eltérő csoportjainak különböző érdekeire.

A légitársaságok a piac versenyképesebbé tételének szükségességét hangsúlyozták. Egyben megelégedésüket fejezték ki a földi kiszolgálók választékában az irányelv bevezetését követően bekövetkezett általános bővülés miatt, de hangsúlyozták, hogy ez a tendencia Európában nem mindenütt jellemző.

A romló stabilitású foglalkoztatást mutató ágazatban a földi kiszolgálásban dolgozó munkavállalók a szociális aggályok (nevezetesen a személyzet átvétele) megoldása mellett szólaltak fel és aggodalmaiknak adtak hangot a túlságosan erős verseny kialakítása miatt, mely érintheti a munkafeltételeket.

A repülőtér-üzemeltetők a nagyobb repülőtéri koordinációt szorgalmazták, és hangot adtak azon kívánságuknak, hogy földi koordinátori szerepkörüket egyértelműen ismerjék el. Egyes repülőtér-üzemeltetők tiltakoztak a piac további megnyitása ellen, mivel meggyőződésük

---

<sup>4</sup> COM(2006) 821 végleges.

<sup>5</sup> A repülőtereket (ACI-Europe), a független földi szolgáltatókat (IAHA) és a szakszervezeteket képviselő uniós szakmai szövetségek 2011. április 7-i nyilatkozata, mely a következő címen érhető el: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

szerint ez kedvezőtlenül hatna a repülőtereiken nyújtott szolgáltatások minőségére és emelné költségeiket.

A független földi szolgáltatók hangsúlyozták, hogy a földi kiszolgálást végző különböző szolgáltatók közötti versenyt méltányosabbá kell tenni. Különösen a repülőtér-üzemeltetők és a légitársaságokat üzemeltetők által végzett földi kiszolgálói tevékenységekre irányadó szigorúbb követelmények érdekében emeltek szót.

Csaknem minden érdekelt szorgalmazta a szolgáltatások minőségének javítását.

## **2.2. Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A földi kiszolgálásról szóló irányelv alkalmazását nem csak a Bizottság követte nyomon, hanem több külső tanulmány is figyelemmel kísérte, melyek eredményei a Bizottság weboldalán érhetőek el. A Bizottság – konkrétan az Európai Parlament 2007. október 11-i állásfoglalásában<sup>6</sup> megfogalmazott kérése nyomán – 2008–2009 során<sup>7</sup> átfogó vizsgálatot folytatott le az irányelv végrehajtásáról és hatásáról, melynek során a foglalkoztatási, védelmi és biztonsági kérdésekre összpontosított. A Bizottság egy további vizsgálatot is végzett az irányelv esetleges 2010-es felülvizsgálatáról<sup>8</sup>.

## **2.3. Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat áttekinti a vizsgált különféle lehetőségeket. A 96/67/EK irányelv felülvizsgálata lehetséges módjainak értékeléséhez (a hatályos keret megtartásának lehetőségén túl) négy szakpolitikai intézkedéscsomag vizsgálatára került sor.

A PP1 szakpolitikai intézkedéscsomag a rendszert az irányelv minimális módosítása, és minden lehetséges esetben útmutatók kiadása útján fejlesztené tovább. Ez az alábbiakat tartalmazza: a piac saját kiszolgálás előtti teljes megnyitása, útmutató a jóváhagyási követelményekről, az elszámolások szétválasztása, a központi infrastruktúra, az alvállalkozók és a repülőtér-használók bizottsága<sup>9</sup> tekintetében egyértelműbb fogalommeghatározások és részletesebb követelmények. A repülőtéri szintű koordinációt illetően az intézkedéscsomagnak része az alvállalkozásra és a harmonizált pályázati kritériumokra vonatkozó útmutató. A csomag egyben biztosítja a képzés minimális szintjét, illetve a munkavállalók képviselőivel a pályázatokról folytatandó konzultációt is.

A PP2 szakpolitikai intézkedéscsomag a jelenlegi rendszert nagyratörőbb intézkedéscsomagon keresztül kívánja továbbfejleszteni. Ez a csomag teljes egészében megnyitná a saját kiszolgálás piacát, és a nagy repülőtereken a harmadik felek részére

---

<sup>6</sup> Az Európai Parlament 2007. október 11-i állásfoglalása a repülőterek kapacitása és a földi kiszolgálás: egy fokozottabb hatékonyságra irányuló politika felé. (2007/2092(INI)), elérhető a következő címen: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> „Tanulmány a 96/67/EK irányelv földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokra 1996-2007 között gyakorolt hatásáról”, Airport Research Center, 2009. február. Elérhető a következő címen: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf)

<sup>8</sup> „A közösségi repülőtér földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK irányelv esetleges felülvizsgálata, Steer Davies Gleave, 2010. június. Elérhető a következő címen: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> A repülőtér-használók bizottsága az egyes repülőtereken a repülőteret használók (pl. légitársaságok) képviselőiből létrehozott bizottság.

kiszolgálást nyújtó szolgáltatók létszámkorlátozását legalább 3-ra emelné. A további intézkedések körébe tartozna a jóváhagyások kölcsönös elismerése és a harmonizált pályázati kritériumok, a központi infrastruktúra irányításának javítása, a repülőtér-üzemeltetők jogi szétválasztása és a hosszabb pályázati időtartamok. E csomagnak részét képezik az alvállalkozásra vonatkozó új követelmények, a repülőtér-üzemeltető átfogó üzemeltetésben betöltött szerepének (és esetlegesen a minimumkövetelményeknek) a meghatározása, valamint a teljesítményjelentésre vonatkozó kötelezettségek. A csomag kiterjed továbbá a minimális képzésre és a tagállamok arra való felhatalmazására, hogy a korlátozás alá eső tevékenységek esetében előírják a személyzet azonos feltételek mellett való átvételét.

A PP2 szakpolitikai intézkedéscsomag a PP2-höz hasonló, de a kevésbé vitatott problémás területekre más intézkedéseket ír elő. A különbség a jóváhagyás uniós szintre emelése, valamint a minőségre vonatkozó minimumkövetelmények uniós szintű meghatározása.

A PP3 szakpolitikai intézkedéscsomag a hatályos rendszer erőteljes szakpolitikai intézkedésekkel való fejlesztésére törekszik, és teljes harmonizációt ír elő a földi kiszolgálási piac jogi kerete tekintetében: a földi kiszolgálási piac teljes megnyitása és egységes hozzáférés a központi infrastruktúra megfelelőbb kezelése révén, uniós jóváhagyás bevezetése, a repülőtér-üzemeltetők azon jogának megszüntetése, hogy a saját repülőterén földi kiszolgálást végezzenek. A repülőterek operatív koordinációját illetően a csomagban szerepelnek az alvállalkozásra vonatkozó új követelmények, a repülőtér-üzemeltető átfogó üzemeltetésben betöltött szerepének (és esetlegesen a minimumkövetelményeknek) a meghatározása, valamint a teljesítményjelentésre vonatkozó kötelezettségek. Ez az intézkedéscsomag a pályázati eljárások esetére kilátásba helyezi a teljes személyzet átvételét, valamint a kulcsszemélyzet engedélyezését is.

A Hatásvizsgálati Tanács ajánlásai figyelembe vételre kerültek az egyértelműbb problémameghatározás, a munkavállalók átvétele esetén érvényesülő szociális védelmi rendelkezések pontosítása, a megvalósítható szakpolitikai lehetőségek tágabb körének bevezetése és a szakpolitikai lehetőségek erőteljesebb összevetése szükségességét érintő fő módosításokon keresztül.

Kizárólag a PP2 szakpolitikai intézkedéscsomag felel meg – a hatásvizsgálatban igazoltak szerint – az azonosított célkitűzéseknek. Biztosítani kell a szociális és gazdasági hatások megfelelő egyensúlyát. E javaslat alapját ez a szakpolitikai csomag képezi.

### **3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI**

#### **3.1. A javaslat összefoglalása**

*A saját kiszolgálás piacának teljes megnyitása és a nagy repülőtereken a szolgáltatók minimális számának háromra emelése*

A 96/67/EK irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a szolgáltatások négy kategóriája tekintetében a saját kiszolgálást vagy harmadik felek kiszolgálását végzők számát legalább két szolgáltatóra korlátozzák. Ennek következtében egyes repülőtereken a légitársaságok mindeme szolgáltatások tekintetében a két szolgáltató közötti választás korlátozott lehetőségével szembesülnek, és a saját kiszolgálás nem minden esetben megengedett számukra.

Minden repülőtér-használó számára meg kell engedni a saját kiszolgálást. Emellett a harmadik felek számára földi kiszolgálás végzésére jóváhagyással rendelkező kiszolgálók száma nagy – 5 millió utast vagy 100 000 tonna árut meghaladó éves forgalmú – repülőtereken háromnál nem lehet kevesebb.

#### *A harmonizált követelmények szerinti jóváhagyás kölcsönös elismerése*

A tagállamok háromnegyedében működik jóváhagyási rendszer, melynek következtében az Unióban a földi kiszolgálóknak vagy a saját kiszolgálást végző repülőtér-használóknak számos eltérő közigazgatási követelménynek kell megfelelniük. A harmonizált követelmények szerinti nemzeti jóváhagyás kölcsönös elismerése csökkenteni fogja a gazdasági szereplők adminisztratív költségeit és a piacra lépés akadályait.

#### *A központi infrastruktúrák irányításának javítása<sup>10</sup>*

A központi infrastruktúrák a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtásához elengedhetetlenek. Egyértelmű jogi keretek hiányában a földi kiszolgálási piacon torzulások jelentkezhetnek. A javaslat egyértelmű jogi keretet tartalmaz a központi infrastruktúra meghatározására, valamint a földi kiszolgálóknak és a saját kiszolgálást végző légitársaságoknak a központi infrastruktúra használatáért felszámítandó díjak vonatkozásában.

#### *A repülőterek és földi kiszolgálói tevékenységeik jogi szétválasztása*

Ha a repülőtér maga is nyújt földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat, biztosítani kell, hogy a repülőtér által nyújtott ilyen szolgáltatások a repülőtér repülőtér-irányítási tevékenységeiből adódóan ne élvezzenek indokolatlan előnyöket.

A földi kiszolgálást végző repülőtereken az elszámolások jelenlegi szétválasztási rendszerét igen nehézkes nyomon követni és az a tisztességes verseny biztosításához nem megfelelő. A javaslat a repülőterek számára azt írja elő, hogy földi kiszolgálási tevékenységeiket a repülőtér-irányítási tevékenységektől elkülönülő jogalany keretében végezzék.

#### *A pályázati eljárás javítása*

A földi kiszolgálás körébe tartozó, korlátozás alá eső szolgáltatások nyújtóinak kiválasztása tekintetében jelenleg érvényesülő, legfeljebb 7 éves időtartam a földi kiszolgálói berendezések költségeinek leírásához elégtelen. A javaslat a leghosszabb időtartam 10 évre történő emelését írja elő.

A javaslat további részletes előírásokat tartalmaz a korlátozás alá eső szolgáltatások nyújtóinak kiválasztási eljárására az összehangolt alkalmazás, illetve annak biztosítása érdekében, hogy a kiválasztott vállalatok valóban azok legyenek, melyek a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtására a legalkalmasabbak.

A földi kiszolgálás körébe tartozó, korlátozás alá eső szolgáltatások nyújtóinak kiválasztásakor a repülőtér-használók bizottságával egyeztetni kell. A javaslat – a földi kiszolgálással foglalkozó légitársaságok tekintetében az összeférhetetlenség megelőzése érdekében – a repülőtér-használók bizottságának eljárási szabályaira vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz.

#### *Az alvállalkozás szabályainak pontosítása*

---

<sup>10</sup> A központi infrastruktúrák azok, „amelyek összetettsége, költsége vagy környezetre gyakorolt hatása nem teszi lehetővé azok felosztását, illetve amelyekből nem lehetséges egynél többet fenntartani”.



Noha az alvállalkozás fokozza a földi kiszolgálást nyújtók számára esetenként szükséges rugalmasságot, az alvállalkozás és az áttekinthetetlen alvállalkozói láncok kapacitáskorlátokat is eredményezhetnek, valamint a biztonságra is kedvezőtlen hatást gyakorolhatnak.

A javaslat ezért egyértelmű szabályokat tartalmaz az alvállalkozás tekintetében, és lehetővé teszi a földi kiszolgálók számára az alvállalkozók igénybe vételét, de a repülőterek és a saját kiszolgálást végző légitársaságok e jogát a vis maior eseteire korlátozza, és megtiltja az áttekinthetetlen alvállalkozói láncokat.

#### *A repülőtér irányító testületének szerepköre a földi kiszolgálás koordinálásában*

Az elmúlt év szélsőséges időjárása nyomán a légiközlekedési ágazatban jelentkezett válsághelyzet is rámutat a repülőtéri földi műveletek fokozottabb összehangolásának szükségességére. Egyes repülőtereken valóban megfigyelhető volt az alacsony válságtűrő képesség, a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtását illetően is. A válsághelyzeti ellenálló képesség szintjét azért is javítani kell, mert az egyik repülőtéren jelentkező problémák a teljes hálózatra erőteljes dominóhatást fejtenek ki.

A repülőtéren folyó földi kiszolgálói tevékenység megfelelő összehangolásáért a repülőtér irányító testületének kell a felelősséget viselnie. Ezen túlmenően az európai légiközlekedési hálózatban különös fontossággal bíró nagy repülőtereken a repülőtér irányító testületének azt is biztosítani kell, hogy ezeket a műveleteket együttes repülőtéri döntéshozatalon és megfelelő vészhelyzeti intézkedési terven keresztül koordinálják.

#### *A repülőtér-üzemeltetők földi kiszolgálási műveletek minőségi minimumkövetelményeiért fennálló felelősségét felhatalmazáson alapuló jogi aktusban kell meghatározni*

A földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások esetében egy szolgáltató rossz minőségű szolgáltatása – a légi közlekedési ágazat valamennyi érdekeltje kárára – megzavarhatja a repülőtéri rendszert. Az érdekeltek a repülőterek összes, földi kiszolgálást végző szolgáltatójára vonatkozó közös minimumelőírások hiányát a hatályos irányelv hiányosságaként jelölték meg.

A javaslat előírja azokat a minőségi minimumelőírásokat, melyeket minden földi kiszolgálónak és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használóknak is teljesíteniük kell.

#### *A földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások teljesítményére vonatkozó beszámolási kötelezettségeket felhatalmazáson alapuló jogi aktusban kell meghatározni*

A földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások teljesítményére vonatkozó független és központosított adatok segítséget fognak nyújtani a megfelelő jövőbeli szakpolitikai intézkedések meghatározásában. A földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók számára elő kell írni, hogy számoljanak be a földi kiszolgálás körébe tartozó tevékenységeik teljesítményéről.

#### *A személyzet kötelező minimumképzése*

Az olyan munkaerőigényes ágazatban, mint amilyen a földi kiszolgálás is, a személyzet folyamatos fejlesztése és képzése jelentős hatást gyakorol a szolgáltatás minőségére. Fordítva is igaz, hogy az alacsonyan képzett személyzet növeli a rossz minőségű szolgáltatások kockázatát és konkrétan befolyásolhatja a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások biztonságát. A javaslat képzési minimumkövetelményeket vezet be valamennyi földi kiszolgálási szolgáltatóra és saját kiszolgálást végző légitársaságra a műveletek biztonságának biztosítása és a gazdasági szereplők egyenlő versenyfeltételeinek megteremtése érdekében.

#### *A tagállamok lehetősége pályázati eljárás esetén a személyzet azonos feltételekkel való átvétele követelményének előírására*

Az Európai Unió Bíróság ítélezési gyakorlata nyomán<sup>11</sup> jelenleg kétségek uralkodnak azon intézkedéseket illetően, melyeket a tagállamok a korlátozott hozzáférésű szolgáltatásokat nyújtó földi kiszolgáló személyében bekövetkezett változások esetében meghozhatnak.

A földi kiszolgálási ágazatban a személyzet fluktuációja magas és ennek oka részben az irányelvben keresendő. A pályázati eljárás során korlátozott hozzáférésű szolgáltatások nyújtására kiválasztott pályázók csak korlátozott maximális időtartamú működésre kapnak engedélyt. Ennél fogva úgy tűnik, hogy a pályázati rendszer a személyzet fluktuációját ösztönzi. A személyzet állandóságának hiánya káros hatást fejthet ki a földi kiszolgálás minőségére. Ezért helyénvaló a személyzet átvételére vonatkozó szabályokat a vállalkozások átruházásról szóló 2001/23/EK irányelv alkalmazásán túlmenően pontosítani, valamint a tagállamok számára elősegíteni, hogy megfelelő foglalkoztatási és munkafeltételeket biztosítsanak.

### **3.2. Jogonalap**

A javaslat az EUMSZ 100. cikkén alapul.

### **3.3. A szubszidiaritás elve**

Mivel a javaslat nem tartozik az Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel a légitársaságok az egységes légiközlekedési piacon működnek, a földi kiszolgálók pedig európai vagy nemzetközi piacon is. A földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások keretrendszere alacsonyabb szabályozási szintem nem szabályozható. A tagállami szintű egyedi fellépések a belső piac működése sérelmének lehetőségét hordozzák.

Az uniós fellépés alkalmasabb a javaslatban kitűzött célok elérésére. A földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások európai szabályai a légi közlekedési belső piacot alátámasztó európai jogszabályok elengedhetetlen kísérői, mivel a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes rendszere alapvető a légi közlekedési láncban kulcsszerepet betöltő, hatékony és kiváló minőségű földi kiszolgálás megvalósításához.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

### **3.4. Az arányosság elve**

A javaslat megfelel az arányosság elvének. A gazdasági szereplők és nemzeti hatóságok többletterhei az ahhoz szükséges mértékre korlátozódnak, hogy fokozódjon a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások hatékonysága és általános minősége. Miközben a javaslat jelentős költségekkel jár – főként a központi infrastruktúrák jobb kezelése, a repülőterek jogi leválasztása és a beszámolási kötelezettségek terén –, ezeket várhatóan kiegyenlítik az elért jelentős gazdasági és minőségi előnyök.

---

<sup>11</sup> A C-460/02. sz. Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott, 2004. december 9-i ítélet. A C-386/03. sz. Bizottság kontra Németország ügyben hozott, 2005. július 14-i ítélet.

### **3.5. A jogi aktus típusának megválasztása**

A javasolt jogi dokumentum: rendelet. Más jogi aktus nem felelne meg. Az irányelv 1996-os választása biztosította rugalmasság már nem helyénvaló, a kaputól-kapuig megközelítés végrehajtásához a repülőtereken harmonizált minőségi minimumelőírások bevezetésére és a földi kiszolgálási piacon a tisztességesebb verseny kialakítását célzó, részletesebben harmonizált piacra lépési feltételekre újonnan felmerült igények miatt.

A jogi eszköznek általánosan alkalmazandónak kell lennie.

A rendelet megfelel a földi kiszolgálási piac uniós szintű harmonizálása igényének, amely problémaként azonosított kérdés. A hatályos jogi kerettel kapcsolatban megállapított nehézségek az eltérő tagállami végrehajtáshoz kapcsolódnak.

Ezért a legmegfelelőbb jogi eszköz a rendelet, mivel más lehetőségek nem lennének elegendőek a javasolt célkitűzések elérésére.

## **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

## **5. OPCIONÁLIS ELEMELK**

### **5.1. Meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezése**

A javaslat elfogadása a hatályos, a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezését eredményezi.

### **5.2. Európai Gazdasági Térség**

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az uniós repülőtereken a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokról és a 96/67/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>12</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>13</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EGK tanácsi irányelv<sup>14</sup> a földi kiszolgálási piac fokozatos megnyitását írja elő.
- (2) A repülőterek és a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások a légi közlekedés megfelelő működéséhez elengedhetetlenek és a légi közlekedési láncban kulcsszerepet töltenek be. A földi kiszolgálás körébe tartozik a repülőtereken a földön az egyes légitársaságok számára végzett, repüléshez kapcsolódó összes szolgáltatás.
- (3) A 2010 októberében Bruges-ben tartott légi közlekedési csúcstalálkozón elfogadott nyilatkozat elismerte az uniós szabályok megreformálásának szükségességét a légiközlekedési lánc minden láncszeme (így a repülőterek, a fuvarozók és más szolgáltatók) versenyképességének támogatása érdekében.
- (4) Az egységes európai közlekedési térség megvalósításának útitervéről szóló fehér könyv<sup>15</sup> a piacra lépés javítását és a jó minőségű repülőtéri szolgáltatások nyújtását a

---

<sup>12</sup> HL C , , . o.

<sup>13</sup> HL C , , . o.

<sup>14</sup> HL L 272., 1996.10.25., 36. o.

<sup>15</sup> COM (2011) 144 végleges

polgárok életminőségéhez elengedhetetlenként, illetőleg az egységes európai közlekedési térség megvalósításához alapvetően szükséges fellépésként azonosítja.

- (5) A földi kiszolgálási piac további fokozatos megnyitása és a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtása tekintetében harmonizált követelmények bevezetése valószínűleg emeli e szolgáltatások hatékonyságát és átfogó minőségét a légitársaságok, illetőleg az utasok és a szállítmányozók számára egyaránt. Ezáltal várhatóan a repülőtéri műveletek minősége is általánosságban javulni fog.
- (6) Mivel az egységes európai égbolt megvalósítása érdekében a kaputól-kapuig megközelítés végrehajtásához a repülőtereken harmonizált minőségi minimumelőírások bevezetésére van szükség, valamint a földi kiszolgálási piac fokozatos megnyitásából származó előnyök teljes, a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások jobb minősége és hatékonysága tekintetében történő kihasználása érdekében további harmonizáció szükséges, a 96/67/EK irányelvet rendelettel kell felváltani.
- (7) A földi kiszolgálás piacára való szabad bejutás – amennyiben a megfelelő biztosítékok bevezetésre kerülnek – összhangban áll az Unió repülőtereinek hatékony üzemeltetésével. A földi kiszolgálási piacra való szabad bejutást fokozatosan és az ágazat követelményeihez alkalmazkodva kell bevezetni.
- (8) A piac 96/67/EK irányelv értelmében történő megnyitása már kedvező eredményeket hozott a hatékonyság és a minőség javulása tekintetében. Ezért helyénvaló a fokozatos megnyitás folytatása.
- (9) Minden repülőtér-használó számára meg kell engedni a saját kiszolgálást. Ugyanakkor – a visszaélések és a harmadik feleket kiszolgáló piacra gyakorolt kedvezőtlen hatások megelőzése érdekében – meg kell tartani a saját kiszolgálás egyértelmű és megszorító fogalommeghatározását.
- (10) A földi kiszolgálás körébe tartozó egyes szolgáltatási kategóriák esetében a piacra jutás és a saját kiszolgálás összeütközésbe kerülhet a biztonsági és kapacitási korlátokkal, valamint a rendelkezésre álló helyből adódó korlátokkal. Ezért lehetségesnek kell lennie a földi kiszolgálás körébe tartozó e szolgáltatások nyújtására jóváhagyott szolgáltatók számának korlátozásának.
- (11) Bizonyos esetekben a biztonsági, kapacitásbeli és rendelkezésre álló helyből adódó korlátok olyan jellegűek lehetnek, hogy azok indokoltá teszik a piacra jutás, illetve a saját kiszolgálás további korlátozását, amennyiben ezek a korlátozások a tárgykörhöz kapcsolódnak, objektívek, átláthatóak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek. Ilyen esetekben a tagállamoknak jogosultnak kell lenniük a rendelet rendelkezései alóli mentesítés kérelmezésére.
- (12) Az ilyen mentesítéseknek azt a célt kell szolgálniuk, hogy lehetővé tegyék a repülőtéri hatóságok számára az adott korlátok kiküszöbölését vagy legalább csökkentését. E mentesítéseket a Bizottságnak jóvá kell hagynia.
- (13) Ha a földi kiszolgálók száma korlátozott, a hatásos és tisztességes versenyfeltételek fenntartása érdekében ezeket a szolgáltatókat nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázati eljárásban kell kiválasztani. Ezen eljárás részletes szabályait meg kell határozni.

- (14) A repülőtér-használókkal konzultálni kell a földi kiszolgálók kiválasztása során, mivel a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások minőségéhez és árához jelentős érdekük fűződik.
- (15) Emiatt meg kell szervezni a repülőtér-használók érdekképviselét és a velük való konzultációt, különösen a jóváhagyott földi kiszolgálók kiválasztásakor.
- (16) Bizonyos esetekben és bizonyos körülmények között egy adott repülőtér számára a földi kiszolgálást ellátó szolgáltatók kiválasztásával összefüggésben lehetségesnek kell lennie a közszolgáltatási kötelezettségnek a szóban forgó tagállam ugyanazon földrajzi régiójában található más repülőterekre való kiterjesztésének is.
- (17) Kétségek állnak fenn tekintetben, hogy a tagállamok előírhatják-e a földi kiszolgálás körébe tartozó, korlátozott hozzáférésű szolgáltatásokat nyújtó földi kiszolgáló személyében bekövetkezett változásokor a személyzet átvételét. A személyzet állandóságának hiánya káros hatást fejthet ki a földi kiszolgálás minőségére. Ezért helyénvaló a személyzet átvételére vonatkozó szabályokat a vállalkozások átruházásáról szóló 2001/23/EK irányelv alkalmazásán túlmenően pontosítani, és így a tagállamok számára elősegíteni, hogy megfelelő foglalkoztatási és munkafeltételeket biztosítsanak.
- (18) A repülőtéri légiközlekedési műveletek megfelelő és zavartalan működésének biztosítása, a repülőtér területén a biztonság garantálása, illetve a környezet védelme és a vonatkozó szociális rendelkezések és szabályok betartása érdekében a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtását megfelelő jóváhagyáshoz kell kötni. Figyelemmel arra, hogy jelenleg a tagállamok többségében léteznek a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtásának jóváhagyási rendszerei, azonban ezek nagymértékben eltérőek, harmonizált jóváhagyási rendszert kell bevezetni.
- (19) Annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi szolgáltató és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használó megfelelő gazdasági stabilitással, jó hírnévvel, elegendő biztosítási fedezettel, valamint a földi kiszolgálási műveletek és a repülőtéri környezet megfelelő ismeretével rendelkezzen, továbbá az egyenlő versenyfeltételek megteremtéséhez a jóváhagyás megadását minimumkövetelményekhez kell kötni.
- (20) A repülőtéri központi infrastruktúrához való nyílt hozzáférés és a központi infrastruktúra meghatározása tekintetében az egyértelmű jogi keret alapvető a hatékony földi kiszolgáláshoz. A központi infrastruktúra tekintetében azonban lehetőséget kell biztosítani díjak beszedésére.
- (21) A díjaknak megkülönböztetésmentesnek kell lenniük és a számításnak átláthatónak kell lennie. A díjak nem haladhatják meg a központi infrastruktúra biztosításához kapcsolódó költségek fedezéséhez szükséges mértéket, beleértve az eszközök ésszerű megtérülését.
- (22) A repülőtér irányító testületének és/vagy az adott repülőtér központi infrastruktúráját irányító más vezető testületnek rendszeres konzultációt kell folytatnia a repülőtér-használókkal az infrastruktúra fogalmának meghatározásáról és a díjak szintjéről.
- (23) A repülőtér irányító testülete maga is végezhet földi kiszolgálást. Mivel ugyanakkor a repülőtér irányító testülete döntésén keresztül jelentős befolyást gyakorolhat a földi

kiszolgálók közötti versenyre, a repülőtereknek a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat az infrastruktúra kezelését végző jogalanytól elkülönülő jogalany keretében kell végezniük.

- (24) Annak érdekében, hogy a repülőterek eleget telessenek az infrastruktúra kezelésével kapcsolatos feladataiknak és garantálhassák a biztonságot a repülőtér területén, valamint hogy biztosíthassák a földi kiszolgálás ellenálló képességét válsághelyzetekben is, a repülőtér irányító testületének kell a felelősséget viselnie a repülőtéren folyó földi kiszolgálási tevékenységek megfelelő koordinálásáért. A repülőtér irányító testületének a konszolidált optimalizálásra tekintettel jelentést kell tennie az Eurocontrol teljesítmény-felülvizsgálati szervének a repülőtéri földi kiszolgálási tevékenységek koordinálásáról.
- (25) A repülőtér irányító testületének, a hatóságnak vagy a repülőteret irányító más testületnek hatáskörrel kell rendelkeznie a repülőtéri infrastruktúra megfelelő működéséhez szükséges szabályok megállapítására.
- (26) A szolgáltatások átfogó minőségének és a szolgáltatók közötti egyenlő versenyfeltételek biztosításának érdekében meg kell határozni a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók által betartandó kötelező minőségi minimumelőírásokat.
- (27) A teljes légiközlekedési lánc teljesítményének fokozása és a kaputól-kapuig megközelítés végrehajtása érdekében a földi kiszolgálóknak és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használóknak be kell számolniuk teljesítményükről a Bizottságnak.
- (28) Az olyan munkaerőigényes ágazatokban, mint amilyen a földi kiszolgálás is, a személyzet folyamatos fejlesztése és képzése jelentős hatást gyakorol a szolgáltatás minőségére. Ezért meg kell határozni a képzési minimumkövetelményeket a műveletek minőségének megbízhatóság, rugalmasság és biztonság tekintetében történő biztosítása, és a gazdasági szereplők közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtése érdekében.
- (29) Az alvállalkozók igénybevétele növeli a földi kiszolgálók számára a rugalmasságot. Mindazonáltal az alvállalkozás és az áttekinthetetlen alvállalkozói láncok kapacitáskorlátokat is eredményezhetnek, valamint a biztonságra is kedvezőtlen hatást gyakorolhatnak. Az alvállalkozók igénybevétele ezért korlátozottan kell lennie és pontosítani kell az alvállalkozásra irányadó szabályokat.
- (30) Az e rendelet által elismert jogok kizárólag a szigorú viszonyosság feltétele mellett vonatkozhatnak a harmadik országokból származó földi kiszolgálókra és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókra. Amennyiben ilyen viszonyosság nem áll fenn, a Bizottság számára lehetővé kell tenni az arra vonatkozó döntéshozatalt, hogy egy vagy több tagállamnak fel kell-e függesztenie ezeket a jogokat az említett szolgáltatók vagy repülőtér-használók vonatkozásában.
- (31) A tagállamoknak meg kell őrizniük a hatáskörüket arra, hogy megfelelő szinten biztosíthassák a szociális védelmet a földi kiszolgálást végző vállalkozások személyzete számára.

- (32) Annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi földi kiszolgálóra és saját kiszolgálást végző repülőtér-használóra harmonizált biztosítási követelmények vonatkozzanak, a Bizottságot kell felhatalmazni a földi kiszolgálókra és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókra vonatkozó biztosítási követelményeket szabályozó jogi aktusoknak a Szerződés 290. cikkével összhangban történő elfogadására. Annak biztosítása érdekében, hogy a földi kiszolgálókra és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókra harmonizált és megfelelően frissített követelmények vonatkozzanak a földi kiszolgálás minőségének minimumelőírásai és a jelentési kötelezettségek tekintetében, a Bizottságot kell felhatalmazni a földi kiszolgálókra és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókra vonatkozó, a földi kiszolgálás minőségének minimumelőírásaira és a jelentési kötelezettségek tartalmára és körére vonatkozó jogi aktusoknak a Szerződés 290. cikkével összhangban történő elfogadására. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációt folytasson, ideértve szakértők és a 98/500/EK határozat értelmében létrehozott ágazati párbeszédbizottság bevonását is.
- (33) A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megfogalmazása során biztosítani kell, hogy a megfelelő dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon eljuttassák az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz is.
- (34) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>16</sup> foglaltak szerint kell gyakorolni.
- (35) A tanácsadó bizottsági eljárás szerint kell elfogadni a földi kiszolgálási piac harmadik felek és saját kiszolgálást végző légitársaságok előtti megnyitásának mértéke alóli kivételekre vonatkozó végrehajtási határozatokat, tekintve, hogy ezek a jogi aktusok korlátozott hatályúak.
- (36) Továbbá a tanácsadó bizottsági eljárás szerint kell elfogadni a közszolgáltatási kötelezettségnek szigeti repülőtérre vonatkozó tagállami kiterjesztésével kapcsolatos végrehajtási határozatokat, tekintve, hogy ezek a jogi aktusok korlátozott hatályúak.
- (37) A vizsgálóbizottsági eljárást kell használni a tagállam területén a harmadik országbeli földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók számára a földi kiszolgálási piachoz való hozzáférés teljes vagy részleges felfüggesztésére vonatkozó végrehajtási határozatok esetében.
- (38) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a földi kiszolgálásra vonatkozó uniós jog egységesebb alkalmazását a tagállamok a légi közlekedés nemzetközi jellege miatt nem tudják kielégítően megvalósítani, és az uniós szinten jobban megvalósítható, a Szerződés 5. cikkében előírt szubszidiaritás elvével összhangban az Unió intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel

---

<sup>16</sup> HL L 55., 2011.2.28., 13. o.



összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

- (39) A gibraltári repülőtérrel szülő, 1987. december 2-án Londonban tett együttes nyilatkozat helyébe a Gibraltárral kapcsolatos párbeszéd fórumának első miniszteri ülésén, 2006. szeptember 18-án Cordobában elfogadott, a gibraltári repülőtérrel szülő miniszteri nyilatkozat lép, és az annak való teljes megfelelést az 1987-es nyilatkozatnak való megfelelésnek kell tekinteni.
- (40) A 96/67/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

## I. fejezet – Hatály és fogalommeghatározások

### *1. cikk*

#### *Hatály*

Ez a rendelet a tagállamok területén található, a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó és kereskedelmi forgalmat lebonyolító összes repülőtérre vonatkozik.

E rendeletnek Gibraltár repülőterére vonatkozó alkalmazása nem sértheti a Spanyol Királyság, illetve Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága jogi álláspontját a repülőteret is magában foglaló terület feletti felségjoggal kapcsolatos jogvita tárgyában.

### *2. cikk*

#### *Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „repülőtér”: minden olyan terület, amelyet kifejezetten repülőgépek leszállásához, felszállásához és manőverezéséhez alakítottak ki, beleértve a kapcsolódó létesítményeket, amelyekre a fenti műveletek esetében a repülőgépek forgalma és kiszolgálása során szükség lehet, valamint a kereskedelmi légi közlekedés kiszolgálásához szükséges létesítményeket is;
- b) „a repülőtér irányító testülete”: az a testület, amelynek a nemzeti jogszabályok és szabályzatok értelmében a feladata más tevékenységekkel együtt vagy csak kizárólag a repülőterek infrastruktúrájának igazgatása és kezelése, valamint az adott repülőterén jelen lévő, különböző szereplők tevékenységének összehangolása és ellenőrzése;
- c) „repülőtér-használó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely utasokat, postai küldeményeket és/vagy árut szállít légi úton az adott repülőtérre, vagy az adott repülőtérről;
- d) „földi kiszolgálás”: a repülőtereken a repülőtér használóinak nyújtott, a mellékletben meghatározott szolgáltatások;

- e) „saját kiszolgálás”: amikor a repülőtér-használó közvetlenül biztosítja ön maga számára a földi kiszolgálás körébe tartozó tevékenységek egy vagy több kategóriáját, és nem köt semmiféle szerződést harmadik féllel e szolgáltatások elvégzésére; e rendelet alkalmazásában a repülőtér-használók egymás viszonylatában nem tekintendők harmadik félnek, ha:
- az egyik a másiknak többségi tulajdonosa, vagy
  - mindegyiknek egy adott szervezet a többségi tulajdonosa;
- f) „földi kiszolgálók”: azok a természetes vagy jogi személyek, akik, illetve amelyek harmadik felek számára a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások egy vagy több kategóriáját nyújtják.
- g) „központi infrastruktúra”: olyan sajátos repülőtéri építmények és/vagy létesítmények, amelyeket technikai, környezetvédelmi, költség- vagy kapacitási okokból nem lehet felosztani, illetve amelyekből nem lehet egynél többet fenntartani, és amelyek rendelkezésre állása a földi kiszolgáláshoz elengedhetetlenül szükséges;
- h) „alvállalkozás”: a földi kiszolgáló vagy kivételesen a saját kiszolgálást végző repülőtér-használó által olyan szerződésnek fővállalkozói minőségben történő megkötése egy „alvállalkozó” megjelölésű harmadik féllel, melynek értelmében az alvállalkozó a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások egy vagy több kategóriáját (vagy alkategóriáját) végzi;
- i) „jóváhagyás”: az illetékes hatóság által valamely vállalkozás jóváhagyása földi kiszolgálás körébe tartozó, a jóváhagyásban megjelölt szolgáltatások nyújtására;
- j) „független felügyeleti hatóság”: a 2009/12/EK irányelv 11. cikkében említett hatóság.

## **II. fejezet – Általános előzetes követelmények**

### *3. cikk*

#### *A repülőtér irányító testülete*

- (1) Ha a repülőtér nem egy, hanem több különálló testület irányítja és üzemelteti, e rendelet alkalmazásában ezek mindegyikét az irányító testület részének kell tekinteni.
- (2) Amennyiben egy irányító testület több repülőtér irányít, e rendelet alkalmazásában minden egyes ilyen repülőtér különálló egységként kell figyelembe venni.

*4. cikk*  
*A repülőtér-használók bizottsága*

- (1) A rendelet hatálya alá tartozó minden repülőtér létrehoz egy bizottságot („a repülőtér-használók bizottságát”) a repülőtér-használók vagy az azokat képviselő szervezetek képviselőiből.
- (2) Minden repülőtér-használónak joga van ahhoz, hogy részt vegyen a repülőtér-használók bizottságának munkájában, illetve amennyiben úgy kívánja, az erre kijelölt szervezet által képviseltesse magát. Ha azonban képviselőtűket ilyen szervezet látja el, ez a szervezet az érintett repülőtéren földi kiszolgálással nem foglalkozhat.
- (3) A repülőtér-használók bizottsága írásban állapítja meg eljárási szabályait, beleértve a szavazásra irányadó szabályokat.

A szavazásra irányadó szabályoknak részét képezik a repülőtér-használók bizottságán belül abból eredő összeférhetlenség megelőzésének szabályai, hogy abban az érintett repülőtéren földi kiszolgálással foglalkozó repülőtér-használók is jelen vannak. Különösen, ha a kiválasztási eljárás során a repülőtér-használók bizottságával a 8. és 9. cikknek megfelelően konzultálnak, nem jogosultak szavazásra azok a repülőtér-használók, akik földi kiszolgálás körébe tartozó egy vagy több szolgáltatás harmadik feleknek nyújtása tekintetében jóváhagyást kérnek.

- (4) A repülőtér-használók bizottságán belül a szavazatok súlyozásának biztosítania kell az alábbiakat:
  - a) egy repülőtér-használó szavazati aránya sem haladhatja meg az összes szavazat 49%-át, függetlenül az általa egy repülőtéren lebonyolított éves forgalom nagyságától;
  - b) a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók szavazati aránya nem haladhatja meg az összes szavazat egyharmadát.
- (5) A repülőtér irányító testülete biztosít titkárságot a repülőtér-használók bizottsága számára.

Ha a repülőtér irányító testülete ezt megtagadja vagy ha a repülőtér-használók bizottsága ezt nem fogadja el, a repülőtér irányító testülete egy másik szervezetet jelöl ki, melyet a repülőtér-használók bizottságának el kell fogadnia. A repülőtér-használók bizottságának titkársága vezeti a repülőtér-használók vagy a repülőtér-használók bizottságának részét alkotó képviselőik listáját.

- (6) A repülőtér-használók bizottságának titkársága vezeti a bizottság üléseinek jegyzőkönyvét. A jegyzőkönyvnek hűen kell tükröznie az ülésen elhangzott álláspontokat és a szavazások eredményeit.

### III. fejezet – A földi kiszolgálási piac megnyitása

#### 1. SZAKASZ SAJÁT KISZOLGÁLÁS

*5. cikk*  
*Saját kiszolgálás*

Minden repülőtér-használó szabadon dönthet a saját kiszolgálás végzése mellett.

#### 2. SZAKASZ: FÖLDI KISZOLGÁLÁS HARMADIK FELEK SZÁMÁRA

*6. cikk*  
*Földi kiszolgálás harmadik felek számára*

- (1) A földi kiszolgálók szabadon beléphetnek a harmadik felek számára történő földi kiszolgálás piacára minden olyan repülőtéren, amelynek éves forgalma legalább az előző három évben legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt.
- (2) A tagállamok az (1) bekezdésben említett repülőtereken korlátozhatják azon jóváhagyott szolgáltatók számát, amelyek a földi kiszolgálás alábbi kategóriái körébe tartozó szolgáltatásokat nyújthatják:
  - a) poggyászkezelés;
  - b) előtéri kiszolgálás;
  - c) üzemanyag- és kenőanyag-kezelés;
  - d) áru- és postai küldemények kezelése, ezen belül az áruk és postai küldemények fizikai kezelése, függetlenül attól, hogy azok bejövők, kimenők vagy azokat a repülőtéri forgalmi épület és a repülőgép között kell továbbítani.

A tagállamok azonban a földi kiszolgálás egyes kategóriái körébe tartozó szolgáltatások vonatkozásában nem korlátozhatják ezt a számot kategóriánként kettőnél kevesebb, vagy az előző három évben legalább 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru éves forgalmú repülőtereken kategóriánként háromnál kevesebb szolgáltatóra.

- (3) Azokon a repülőtereken, amelyeken a szolgáltatók száma e cikk (2) bekezdése vagy a 14. cikk (1) bekezdésének a) és c) pontja szerint kettő vagy több szolgáltatóra van korlátozva, a jóváhagyott szolgáltatók közül legalább egy nem állhat az alábbiak közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alatt:
  - a) a repülőtér irányító testülete,
  - b) olyan repülőtér-használó, amely a szolgáltatók kiválasztását megelőző évben a repülőtér utas- vagy áruforgalmának több mint 25 %-át bonyolította,

- c) azon testület, amelyet a repülőtér a) pontban említett irányító testülete vagy a b) pontban említett bármely használó közvetlenül vagy közvetetten ellenőriz.

Az irányítást olyan jogok, szerződések vagy más egyéb eszközök alapozzák meg, amelyek akár külön-külön, akár együttesen és a kapcsolódó jogi és ténybeli megfontolásokra tekintettel az Európai Unió Bíróságának értelmezése szerint lehetőséget adnak a szolgáltató feletti meghatározó befolyás gyakorlására.

- (4) Ha a (2) bekezdés értelmében korlátozzák a jóváhagyott szolgáltatók számát, a tagállamok egyetlen repülőtér-használót sem akadályozhatnak meg abban, a repülőtér bármely részét is jelölték ki számára, hogy a földi kiszolgálás minden egyes korlátozás alá eső fajtája esetében a (2) és (3) bekezdésben meghatározott feltételek szerint legalább az alábbiak közül választhasson:
- két földi szolgálással foglalkozó szolgáltató, vagy
  - három földi szolgálással foglalkozó szolgáltató azokon a repülőtereken, melyek éves forgalma legalább az előző három évben legalább 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru volt.
- (5) Amennyiben egy adott repülőtér eléri az e cikkben megállapított áruforgalmi mennyiségi küszöbérték egyikét, de ugyanakkor nem éri el az annak megfelelő utasforgalmi küszöbértéket, úgy e rendelet rendelkezései a földi kiszolgálás körébe tartozó, kizárólag az utasok számára fenntartott szolgáltatások kategóriáira nem vonatkoznak.
- (6) Minden olyan repülőtér, melynek éves forgalma legalább három egymást követő évben legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt, és amelynek éves forgalma később a 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru alá esik, továbbra is nyitva hagyja piacát a harmadik felek kiszolgálását végzők számára, legalább a forgalom küszöbérték alá esését követő első három év során.
- (7) Minden olyan repülőtér, melynek éves forgalma legalább három egymást követő évben legalább 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru volt, és amelynek éves forgalma később az 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru alá esik, továbbra is nyitva hagyja piacát a harmadik felek kiszolgálását végzők számára, legalább a forgalom küszöbérték alá esését követő első három év során.

#### *7. cikk*

##### *Szolgáltatók kiválasztása*

- (1) A 6. vagy a 14. cikk szerinti szolgáltatói létszámkorlátozással érintett repülőtereken a jóváhagyott szolgáltatókat nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázati eljárásban kell kiválasztani.
- (2) A pályázatot kiíró hatóság a következő:
- a) a repülőtér irányító testülete, feltéve, hogy
- nem nyújt a földi kiszolgálás alá tartozó azonos szolgáltatásokat, és

- nem ellenőriz közvetlen vagy közvetett módon olyan vállalkozásokat, amelyek ilyen szolgáltatást nyújtanak, és
  - nincs érdekeltsége ilyen vállalkozásban;
- b) minden más esetben a repülőtér irányító testületétől független illetékes hatóság.
- (3) A repülőtér-használók bizottsága a kiválasztási folyamat egyik szakaszában sem tekinthet be a pályázók beadványaiba. A repülőtér irányító testülete – ha nem a pályázatot kiíró hatóság – a kiválasztási folyamat egyik szakaszában sem tekinthet be a pályázók beadványaiba.
- (4) A Bizottság értesítését követően a tagállam a pályázati feltételek körébe felvehet a földi kiszolgálók által a területükön lévő peremterületeket vagy fejlődő régiókat kiszolgáló repülőterek tekintetében teljesítendő közszolgáltatási kötelezettséget, amennyiben a földi kiszolgálók állami támogatás (pl. kizárólagos jogok vagy kompenzációs kifizetések) nélkül nem hajlandóak a földi kiszolgálásra, de az ilyen repülőterek elérhetősége létfontosságú az adott tagállam számára. Ez a rendelkezés nem sérti az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályokat.
- (5) A pályázati felhívásról szóló értesítést az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* teszik közzé.
- (6) A pályázatot kiíró hatóság a szolgáltatókat a következő két szakaszban választja ki:
- a) a pályázók alkalmasságának vizsgálatát célzó minősítési eljárás; és
  - b) a jóváhagyott szolgáltató(k) kiválasztását célzó odaítélési eljárás.

#### *8. cikk* *Minősítési eljárás*

- (1) A pályázatot kiíró hatóság a minősítési eljárásban ellenőrzi, hogy a pályázó megfelel-e a minimumfeltételeknek. A minimumfeltételeket a pályázatot kiíró hatóság a repülőtér-használók bizottságával és a repülőtér irányító hatóságával – ha az eltér a pályázatot kiíró hatóságtól – való konzultációt követően határozza meg.
- (2) A minimumfeltételek körébe kell a következőknek tartozniuk:
- a) a kérelmező rendelkezik a IV. fejezet szerinti jóváhagyási eljárásoknak megfelelően kiadott, érvényes jóváhagyással;
  - b) a kérelmező igazolja a vonatkozó rendelkezések és szabályok – beleértve az irányadó munkajogi jogszabályokat, kollektív szerződéseket, a repülőtér magatartási kódexét és a repülőtér minőségi követelményeit – teljesítésére vonatkozó képességét és írásban kötelezettséget vállal azok alkalmazására.
- (3) A pályázatot kiíró hatóság előválogatja a minősítési eljárás feltételeinek megfelelő pályázókat.

*9. cikk*  
*Az odaítélési eljárás*

- (1) Az odaítélési eljárás során a pályázatot kiíró hatóság az előválogatáson megfelelt pályázók közül kiválaszt egy kiszolgáltót, és a jóváhagyást a repülőtér-használók bizottságával és a repülőtér irányító hatóságával – ha az eltér a pályázatot kiíró hatóságtól – való konzultációt követően ennek a kiszolgáltatónak ítéli oda.
- (2) A kiszolgáltót számára a kérelmezők pályázatainak az odaítélési feltételek listájával való összevetése alapján ítéli oda a jóváhagyást. Az odaítélési feltételeknek a tárgykörhöz tartozónak, objektívnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. Az odaítélési feltételeket a pályázatot kiíró hatóság a repülőtér-használók bizottságával és a repülőtér irányító hatóságával – ha az eltér a pályázatot kiíró hatóságtól – való konzultációt követően határozza meg.
- (3) Az odaítélési feltételek körébe kell a következőknek tartozniuk:
  - a) az üzleti terv következetessége és valószínűsége, a modellköltség-számítások értékelése alapján;
  - b) a műveletek minőségi szintje, reprezentatív menetrend alapján értékelve, beleértve adott esetben a személyzet és berendezések hatékony kihasználását, a poggyász és árufeladás legkésőbbi időpontját, a csomag- és áruszállítási időt és a leghosszabb átfutási időket;
  - c) a dologi erőforrások megfelelősége, a berendezések rendelkezésre állása és környezetkímélő mivolta szempontjából;
  - d) a humán erőforrások megfelelősége, a munkavállalók szakmai gyakorlata és a képzési/minősítési program megfelelősége szempontjából;
  - e) az információs és kommunikációs technológiák minősége;
  - f) a szervezeti tervezés minősége;
  - g) környezeti teljesítmény.
- (4) Az odaítélési feltételek relatív súlyát a pályázati felhívásban és a vonatkozó dokumentációban is meg kell adni. Minden egyes odaítélési kritériumra megfelelő legnagyobb szórású ponttartományt kell alkalmazni. A pályázatot kiíró hatóság megszabhatja azt a legalacsonyabb pontszámot, amelyet a sikeres pályázónak egy adott odaítélési feltétel vonatkozásában el kell érnie. A legkisebb pontszám meghatározásának megkülönböztetésmentesen kell érvényesülnie és azt a pályázati felhívásban és a vonatkozó dokumentációban egyértelműen meg kell adni. A pályázatot kiíró hatóság a pályázati felhívásban megadottak közül odaítélési feltételt nem törölhet, újat nem vehet fel és az eredetileg megadott feltételeket nem oszthatja részekre.
- (5) Az adott repülőtéren történő földi kiszolgálás tekintetében a jóváhagyást annak a pályázónak kell odaítélni, amely a legmagasabb pontszámot érte el, és egyben elérte az egyes odaítélési feltételek tekintetében szükséges minimális pontszámot.

- (6) A harmadik feleknek történő földi kiszolgálásra pályázó vagy saját kiszolgálást végző repülőtér-használókkal az odaítélési eljárásban nem kell konzultálni.
- (7) A pályázatot kiíró hatóság biztosítja, hogy az odaítélő határozatot és annak indokolását nyilvánosságra hozzák.

#### *10. cikk*

##### *Kiválasztási időtartam és a tevékenység megszüntetése*

- (1) A földi kiszolgálók jóváhagyása legalább hét és legfeljebb tíz évre szól, a saját kiszolgálás és a harmadik feleknek nyújtott földi kiszolgálás megnyitása alóli, a 14. cikk (1) bekezdésében előírt mentesítés kivételével. A szolgáltatók jóváhagyásának pontos időtartamát és a műveletek megkezdésének időpontját a pályázati felhívásban egyértelműen meg kell adni.
- (2) A földi kiszolgálónak a pályázati felhívásban megadott kezdő időponttól számított egy hónapon belül kell a szolgáltatásnyújtást megkezdenie. A pályázatot kiíró hatóság kellően indokolt esetben, a földi kiszolgáló szolgáltató kérésére és a repülőtér-használók bizottságával folytatott konzultációt követően ezt az időtartamot legfeljebb hat hónapra meghosszabbíthatja. Ezen időtartam lejártával a jóváhagyás érvényét veszti.
- (3) A pályázatot kiíró hatóság előrehozhatja a jóváhagyás időtartamának lejárátát, és biztosítja, hogy az új pályázati felhívást követően kiválasztott szolgáltató(k) a korábban kiválasztott szolgáltató jóváhagyása időtartamának utolsó napját követő naptól kapjon (kapjanak) jóváhagyást a műveletek megkezdésére.
- (4) Ha a földi kiszolgáló ezen időtartam leteltét megelőzően beszünteti azt a tevékenységét, amelyre jóváhagyták, úgy azt a 7., 8., 9. cikkben és e cikkben ismertetett kiválasztási eljárással kiválasztott szolgáltatóval kell felváltani. A tevékenységét beszüntető szolgáltatónak előre – a repülőtér elhagyása előtt legalább hat hónappal – értesítenie kell a pályázatot kiíró érintett hatóságot a tevékenysége beszüntetésére vonatkozó szándékáról. A szolgáltatóra – ha vis maior fennállását nem tudja igazolni – pénzügyi szankció róható ki, ha nem értesíti megfelelő idővel korábban a pályázatot kiíró hatóságot.
- (5) Ha a földi kiszolgáló azon időtartam leteltét megelőzően beszünteti a tevékenységét, amelyre jóváhagyták, és nem hagy megfelelő időt a pályázatot kiíró hatóság számára az új szolgáltatót az megelőzően történő kiválasztására, hogy a repülőtérrel távozna, és ennek következtében a repülőtéren időlegesen monopolhelyzet alakul ki a földi kiszolgálás körébe tartozó egyes szolgáltatások vonatkozásában, a tagállam a 7., 8., 9. cikkben és e cikkben megállapított kiválasztási eljárás igénybevétele nélkül legfeljebb 10 hónapos határozott időtartamra jóváhagyhat földi kiszolgálót az adott repülőtéren történő földi kiszolgálásra.

Ha a tagállamnak e határozott időre nem sikerül földi kiszolgálót találnia, a tagállam mindaddig szabályozza az ideiglenes monopóliummal érintett, földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások árát, amíg egy további szolgáltató meg nem kezdi e szolgáltatások nyújtását az adott repülőtéren.



- (6) A pályázatot kiíró hatóság tájékoztatja a repülőtér-használók bizottságát, és adott esetben a repülőtér irányító testületét a 7., 8., 9. cikk és az e cikk alapján hozott határozatokról.
- (7) A 7., 8. és 9. cikk, illetve e cikk rendelkezései nem vonatkoznak az uniós jog más rendelkezéseivel szabályozott közbeszerzési szerződések és koncessziók odaítélésére.

#### *11. cikk*

##### *A repülőtér irányító testülete mint földi kiszolgáló*

- (1) Ha a földi kiszolgálók száma a 6. cikkel összhangban korlátozva van, a repülőtér irányító testülete is nyújthat földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat a 7–10. cikkben meghatározott kiválasztási eljárás kötelezettsége nélkül. Hasonlóképpen ezen eljárás mellőzésével engedélyezheti vállalkozások számára az érintett repülőtéren földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások nyújtását:
  - a) ha az adott vállalkozás közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alatt áll;
  - b) ha az irányító testület áll a vállalkozás közvetlen vagy közvetett irányítása alatt.
- (2) Ha a repülőtér (1) bekezdésnek megfelelően földi kiszolgálást végző irányító testülete már nem felel meg az (1) bekezdés követelményeinek, ez a szolgáltató a 7–10. cikkben megállapított kiválasztási eljárás lefolytatása nélkül öt évig tovább nyújthat földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat. Az ötéves időszak végén a szolgáltató megfelelő idővel előre, legalább az ötéves időszak lejáratára előtt hat hónappal értesíti a pályázatot kiíró hatóságot. A szolgáltatóra – ha vis maior fennállását nem tudja igazolni – pénzügyi szankció róható ki, ha nem értesíti megfelelő idővel korábban a pályázatot kiíró hatóságot. Ha a szolgáltató tevékenységét az ötéves időszak lejáratára előtt beszünteti, a 10. cikk (4) és (5) bekezdését kell alkalmazni.

#### *12. cikk*

##### *A munkavállalók jogainak védelme a személyzetnek piaci korlátozás alá eső szolgáltatások esetében való átvételekor*

- (1) Ez a cikk csak azokra a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokra vonatkozik, amelyek vonatkozásában az érintett tagállam a szolgáltatók létszámát a 6. vagy 14. cikknek megfelelően korlátozta.
- (2) Amennyiben a 7–10. cikkben megállapított kiválasztási eljárást követően az (1) bekezdésben említett földi kiszolgáló elveszíti a szolgáltatások nyújtására vonatkozó jóváhagyást, a tagállamok az e szolgáltatásokat a továbbiakban nyújtó földi kiszolgálók számára előírhatják, hogy a korábban e szolgáltatások végzésére felvett

személyzetnek adják meg mindazokat a jogokat, amelyek a 2001/23/EK irányelv<sup>17</sup> értelmében vett átruházás esetében megilletnék őket.

- (3) A tagállamok a (2) bekezdés szerinti követelményt a korábbi szolgáltató azon munkavállalóira korlátozhatják, akik abban a tevékenységben vesznek részt, amelynek vonatkozásában a korábbi szolgáltató a jóváhagyást elvesztette, és akik önkéntesen vállalják az új szolgáltató(k) általi átvételt.
- (4) A tagállamok a (2) bekezdés szerinti követelményt úgy is korlátozhatják, hogy az arányban álljon a másik szolgáltató(k)nak ténylegesen átadott tevékenység nagyságrendjével.
- (5) Amennyiben a tagállam a (2) bekezdésben említett követelményt előírja, a 7–10. cikkben megállapított kiválasztási eljárás pályázati dokumentumaiban fel kell sorolni az érintett személyzetet és részletesen meg kell adni a munkavállalók vonatkozó szerződéses jogait és azokat a feltételeket, amelyek szerint a munkavállalókat a szóban forgó szolgáltatásokhoz kapcsolódónak kell tekinteni.
- (6) Amennyiben a (2) bekezdés hatálya alá esetektől eltérő esetben egy repülőter-használó számára egy földi kiszolgáló többé nem nyújtja a szolgáltatási körébe tartozó földi kiszolgálási tevékenységek jelentős részét, vagy amennyiben egy saját kiszolgálást végző repülőter-használó a saját kiszolgálás felfüggesztése mellett dönt, a tagállamok azon földi kiszolgáló(k) vagy saját kiszolgálást végző repülőter-használó számára, amely a földi kiszolgálási tevékenységeket a továbbiakban nyújtani fogja, előírhatja, hogy a szolgáltatások végzésére korábban felvett személyek részére biztosítsa ugyanazokat a jogokat, amelyekre azok akkor lennének jogosultak, ha a tevékenység átadására a 2001/23/EK tanácsi irányelv értelmében került volna sor.
- (7) A tagállamok a (6) bekezdés szerinti előírást a korábbi munkáltató azon alkalmazottaira korlátozzák, akik részt vettek a korábbi munkáltató azon földi kiszolgálási tevékenységeiben, amelyek végzését a korábbi munkáltató felfüggesztette, és akik önként vállalják, hogy az új földi kiszolgáló(k) vagy saját kiszolgálást végző repülőter-használó átvegye őket.
- (8) A tagállamok a (6) bekezdés szerinti előírást a saját kiszolgálást végző repülőter-használó azon alkalmazottaira korlátozzák, akik részt vettek a saját kiszolgálást végző repülőter-használó azon földi kiszolgálási tevékenységeiben, amelyek esetében a saját kiszolgálást végző repülőter-használó a saját kiszolgálás felfüggesztése mellett dönt, és akik önként vállalják, hogy az új földi kiszolgáló(k) vagy saját kiszolgálást végző repülőter-használó átvegye őket.
- (9) A tagállamok a (6) bekezdés szerinti előírást oly módon korlátozzák, hogy az arányos legyen a másik földi kiszolgáló(k) vagy saját kiszolgálást végző repülőter-használó részére ténylegesen átadott tevékenység volumenével.

---

<sup>17</sup> A Tanács 2001/23/EK irányelve (2001. március 12) a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 82., 2001.3.22., 16. o.).

- (10) A tagállamok a megfelelő szinten megbízhatják a szociális partnereket, hogy tárgyaláson alapuló megállapodással meghatározzák az e cikk végrehajtására vonatkozó gyakorlati rendelkezéseket.
- (11) A tagállamok értesítik a Bizottságot az e cikkel összhangban hozott intézkedésekről.

*13. cikk*  
*Szigeti repülőterek*

A repülőtéri földi kiszolgálóknak a 7–10. cikk által szabályozott kiválasztása tekintetében a tagállamok kiterjeszthetik a közszolgáltatási kötelezettséget más repülőterekre az adott tagállamban, ha:

- a) ezek a repülőterek szigeteken helyezkednek el ugyanabban a földrajzi térségben, és
- b) ezen repülőterek éves forgalma egyenként legalább 100 000 utas, és
- c) és e kiterjesztést a Bizottság jóváhagyja.

A kiterjesztés jóváhagyásról szóló határozat végrehajtási aktus, melyet a 43. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Ez a rendelkezés nem sérti az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályokat.

**3. SZAKASZ: MENTESÍTÉSEK A SAJÁT KISZOLGÁLÁS ÉS A HARMADIK FELEKNEK  
NYÚJTOTT FÖLDI KISZOLGÁLÁS TEKINTETÉBEN**

*14. cikk*  
*Mentesítések*

- (1) Ha egy adott repülőtéren a zsúfoltságból vagy a helykihasználás fokából eredően a rendelkezésre álló hely vagy kapacitás sajátos korlátai miatt nem lehetséges a piac és/vagy a saját kiszolgálás megnyitása az ebben a rendeletben meghatározott mértékben, az érintett tagállam dönthet úgy, hogy:
- a) a 6. cikk (3) bekezdésének alkalmazásával legkevesebb két szolgáltatóra korlátozza a földi kiszolgálók számát a repülőtér teljes területén vagy egy részén a földi kiszolgálás egy vagy több olyan fajtájára nézve, amelyek nem szerepelnek a 6. cikk (2) bekezdésében;
  - b) egy szolgáltató számára tartja fenn a földi kiszolgálás körébe tartozó, a 6. cikk (2) bekezdésében említett szolgáltatások egy vagy több kategóriáját azon repülőterek esetében, amelyek éves forgalma legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru;
  - c) egy vagy kettő szolgáltató számára tartja fenn a földi kiszolgálás körébe tartozó, a 6. cikk (2) bekezdésében említett szolgáltatások egy vagy több kategóriáját azon repülőterek esetében, amelyek éves forgalma legalább 5

millió utas vagy 100 000 tonna áru, mely esetben a két szolgáltatóra történő korlátozáskor a 6. cikk (3) bekezdése érvényesül;

- d) korlátozott számú repülőtér-használó számára fenntartja az 5. cikkben említett saját kiszolgálás lehetőségét, feltéve hogy ezeket a használókat a tárgykörhöz kapcsolódó, objektív, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek alapján választják ki.

(2) A (1) bekezdés szerinti valamennyi mentesítés esetében:

- a) meg kell határozni a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások azon kategóriáját vagy kategóriáit, amelyre vagy amelyekre a mentesítés vonatkozik, valamint a mentesítést indokoló, a rendelkezésre álló hely vagy kapacitás tekintetében fennálló konkrét korlátokat;
- b) mellékelni kell a korlátok megszüntetését célzó, megfelelő intézkedési tervet.

(3) A mentesítések:

- a) nem eredményezheti a földi kiszolgálók és/vagy a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók közötti verseny torzulását;
- b) köre nem lehet tágabb a szükségesnél.

(4) A tagállamok legalább hat hónappal az általuk az (1) bekezdés alapján megadni kívánt mentesítés hatálybalépését megelőzően értesítik erről a Bizottságot, megjelölve a mentesítést indokoló okokat.

(5) A Bizottság az értesítések kézhezvételekor a bejelentett mentesítések összefoglalását közzéteszi az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában, és felhívja az érdekelt feleket észrevételeik megtételére.

(6) A Bizottság alaposan megvizsgálja a tagállamok által bejelentett mentesítési határozatokat. Ennek keretében a Bizottság részletes elemzést készít az adott helyzetről, valamint tanulmányt készít a tagállamok által bejelentett megfelelő intézkedésekről annak megállapítása érdekében, hogy valóban léteznek-e a hivatkozott korlátozó körülmények, és nem lehetséges megnyitni a piacot és/vagy megvalósítani a saját kiszolgálást az ebben a rendeletben meghatározott mértékben.

(7) A fenti vizsgálaton felül az adott tagállammal folytatott konzultációt követően a Bizottság jóváhagyhatja a tagállam határozatát, vagy elutasíthatja azt, ha a hivatkozott korlátozó körülmények nem bizonyulnak valóságnak, illetve ha nem annyira súlyosak, hogy indokolnák a mentesítést. Az adott tagállammal folytatott konzultációt követően a Bizottság kötelezheti a tagállamot a mentesítés hatókörének módosítására vagy a mentesítésnek a repülőtér azon részére történő korlátozására, amelyen a hivatkozott korlátozó körülmények valóságnak bizonyultak.

(8) A tagállam által küldött teljes körű értesítéstől számított hat hónapon belül a Bizottság határozatot hoz, és azt közzéteszi az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

(9) Az e cikk (7) és (8) bekezdésében említett végrehajtási határozatot a 43. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás szerint kell elfogadni.

- (10) A tagállamok által az (1) bekezdés értelmében adott mentesítések időtartama az (1) bekezdés b) és c) pontja alapján megadott mentesítések kivételével nem haladhatja meg a három évet. A tagállamnak legkésőbb hat hónappal a fenti időtartam lejáratára előtt új határozatot kell hoznia minden mentesítési kérelem esetében, mely határozatra szintén e cikk rendelkezéseit kell alkalmazni.
- (11) A tagállamok által az (1) bekezdés b) és c) pontja alapján megadott mentesítések időtartama nem haladhatja meg a két évet. A tagállamok azonban az (1) bekezdésben említett megfontolások alapján kérhetik ennek az időtartamnak az egyszeri alkalommal két évvel történő meghosszabbítását. E kérelemről a Bizottság határoz. Ezeket a végrehajtási határozatokat a 43. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

#### *15. cikk*

#### *Konzultáció a földi kiszolgálókkal és a repülőtér-használókkal*

A repülőtér irányító testület megszervezi az rendelet alkalmazására vonatkozó konzultációs eljárást a repülőtér irányító testülete, a repülőtér-használók bizottsága és a földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások között. A konzultációknak többek között ki kell terjedniük a földi kiszolgálás azon szolgáltatásainak árára, amelyekre a 14. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontja értelmében mentesítést adtak, valamint e szolgáltatások nyújtásának megszervezésére. Konzultációs ülést évente legalább egyszer kell tartani. A repülőtér irányító testülete jegyzőkönyvet vesz fel az ülésről, melyet kérésre megküld a Bizottságnak.

### **IV. fejezet – Jóváhagyási eljárások**

#### *16. cikk*

#### *Az összes uniós tagállamban elismert jóváhagyás megszerzésének követelménye*

- (1) Azokon a repülőtereken, melyek éves forgalma legalább három egymást követő évben legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt, megfelelő jóváhagyás nélkül egyetlen vállalkozás sem nyújthat földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatásokat, sem földi kiszolgálóként, sem saját kiszolgálást végző használóként. Jóváhagyásra minden olyan vállalkozás jogosult, amely eleget tesz e fejezet követelményeinek.
- (2) A földi kiszolgálásra vonatkozó jóváhagyások kiadására minden tagállam kijelöl a repülőtér irányító testületétől független illetékes hatóságot („jóváhagyó hatóságot”).
- (3) A jóváhagyó hatóság nem ad ki, illetve nem tart hatályban jóváhagyásokat, ha az e fejezetben foglalt követelmények nem teljesülnek.

#### *17. cikk*

#### *A jóváhagyás megadásának feltételei*

- (1) A tagállam jóváhagyó hatósága a következő feltételekkel ad jóváhagyást egy vállalkozásnak:

- a) az valamelyik tagállamban letelepedett és ott nyilvántartásba vették;
  - b) vállalati struktúrája lehetővé teszi, hogy a jóváhagyó hatóság végrehajtsa e fejezet rendelkezéseit;
  - c) megfelel a 18. cikkben előírt pénzügyi feltételeknek;
  - d) bizonyítja a 19. cikkben meghatározott jó hírnév fennállását;
  - e) eleget tesz a 20. cikkben előírt, a személyzet képzésére vonatkozó követelményeknek;
  - f) eleget tesz a 21. cikkben meghatározott üzembentartási kézikönyvvel kapcsolatos követelményeknek;
  - g) eleget tesz a 22. cikkben előírt biztosítási követelményeknek.
- (2) Az (1) bekezdés a), c) és d) pontja nem vonatkozik a harmadik felek számára földi kiszolgálást nem nyújtó saját kiszolgálást végző repülőtér-használókra. Azok a repülőtér-használók, melyek saját kiszolgálásra kaptak jóváhagyást, e jóváhagyás alapján nem jogosultak harmadik feleknek történő földi kiszolgálásra.
- (3) A jóváhagyást kérő vagy megszerzett vállalkozásnak be kell tartania a szociális védelemre, környezetvédelemre és repülőtér-biztonságra vonatkozó nemzeti rendelkezéseket minden olyan tagállamban, amelyben működik.

#### *18. cikk*

##### *A jóváhagyás megadásának pénzügyi feltételei*

- (1) A jóváhagyást kérő vállalkozás nem állhat fizetéseképtelenség miatti eljárás, más hasonló eljárás vagy csődeljárás alatt.
- (2) A jóváhagyó hatóság gondosan értékeli, hogy a jóváhagyást kérő vállalkozás képes-e az alábbiak igazolására:
- a) megalapozott feltételezés alapján megállapított tényleges és lehetséges kötelezettségeinek a működése megkezdésétől számított 24 hónapig bármikor meg tud felelni; és
  - b) megalapozott feltételezés alapján megállapított, az üzleti tervnek megfelelő működésből eredő állandó és működési költségeit a működés megkezdésétől számított három hónapig fedezni tudja a működésből származó bármilyen bevétel számításba vétele nélkül.
- (3) Az (1) bekezdésben említett vizsgálat céljából minden kérelmező benyújtja az auditált beszámolóit legalább az előző két pénzügyi évre vonatkozóan.
- (4) A (2) bekezdésben meghatározott vizsgálat céljából minden kérelmező üzleti tervet nyújt be legalább a működés első három évre vonatkozóan. Az üzleti terv részletesen bemutatja a kérelmező pénzügyi kapcsolatait olyan egyéb kereskedelmi tevékenységekkel, amelyeket a kérelmező közvetlenül vagy kapcsolódó

vállalkozásokon keresztül folytat. A kérelmező megadja a tárgykörhöz tartozó összes információt, különösen az alábbiakat:

következő három év eredménykimutatását is tartalmazó prognosztizált mérleg;

prognosztizált készpénzforgalmi kimutatások és likviditási tervek a működés első három évére;

berendezésvásárlás/-lízingelés finanszírozásának ismertetése, és lízing esetén (ha van) a szerződési feltételek.

#### *19. cikk*

##### *A jó üzleti hírnév igazolása*

- (1) A jóváhagyást kérő vállalkozásnak igazolnia kell, hogy az adott évben megfizette az adókat és társadalombiztosítási hozzájárulásokat azon tagállamok számára, melyekben tevékenységét végzi, vagy amennyiben az Unióban nem végez tevékenységét, a származási országban.
- (2) A vállalkozásnak arra is bizonyítékot kell nyújtania, hogy a vállalkozás műveleteit folyamatosan és ténylegesen irányító személyek jó hírnévnek örvendenek és nem állnak csőd hatálya alatt. A jóváhagyó hatóság tagállami polgárok vonatkozásában megfelelő bizonyítékként fogja el az azon tagállam illetékes hatóságai által kiadott és a követelmények teljesítését igazoló okmányokat, melyben a vállalkozás letelepedett és azt nyilvántartásba vették, illetve a személy állandó lakóhelye van.
- (3) Amennyiben a (2) bekezdésben említett okiratokat a vállalkozás letelepedése és nyilvántartása szerinti tagállam vagy a személy állandó lakóhelye szerinti tagállam nem bocsátja ki, ezeket az okiratokat eskü alatt tett nyilatkozattal – vagy, azokban a tagállamokban, ahol az eskü alatt tett nyilatkozatra nincs rendelkezés, ünnepélyes nyilatkozattal – kell helyettesíteni, amelyet az illető személy a vállalkozás letelepedése és nyilvántartása szerinti tagállam vagy az állandó lakóhely szerinti tagállam illetékes igazságügyi vagy közigazgatási hatósága, vagy adott esetben annak közjegyzője vagy minősített szakmai testülete előtt tesz. Ez a hatóság, közjegyző vagy minősített szakmai testület igazolást ad ki, amellyel bizonyítja az eskü alatt vagy ünnepélyesen tett nyilatkozat hitelességét.

#### *20. cikk*

##### *A személyzet képesítése*

A jóváhagyást kérő vállalkozásnak igazolnia kell, hogy alkalmazottai rendelkeznek az azon tevékenységre vonatkozó képesítéssel, szakmai gyakorlattal és gyakorlati idővel, amelyre a jóváhagyást kéri.

#### *21. cikk*

##### *Üzembentartási kézikönyv*

A jóváhagyást kérő vállalkozásnak az alábbi információkat tartalmazó üzembentartási kézikönyvet kell benyújtania az érintett tevékenységekre:

- a) szervezeti ábra, vezetőség, felelőségek és feladatok ismertetése, elszámoltathatóság;
- b) a repülőtéri környezetben való biztonságos üzemelés képessége;
- c) berendezésekre vonatkozó szabályzat;
- d) a személyzet képzési követelményei, illetve a kapcsolódó képzési követelmények és képzési terv;
- e) biztonsági és minőségirányítási eljárások;
- f) szabványos kiszolgálási eljárások, beleértve a repülőtér-használókkal és a repülőtér irányító testületeivel való koordinációt, az egyes ügyfelekhez kapcsolódó tevékenységek és konkrét kiszolgálási eljárások koordinálása;
- g) katasztrófaelhárítási szabályzat,
- h) biztonságirányítási eljárások.

#### *22. cikk*

##### *Biztosítási követelmények*

- (1) Az Unióban a földi kiszolgálóknak és saját kiszolgálást végzőknek felelősségbiztosítással kell rendelkezniük a tagállam területén földi kiszolgálással kapcsolatban okozott olyan károkra, melyekre kártérítés kérésének joga fennáll.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap a biztosítási követelmények további részletszabályainak és minimumösszegének a 42. cikk szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktussal történő szabályozására.

#### *23. cikk*

##### *A jóváhagyás érvényessége*

- (1) A jóváhagyás öt éves időtartamra érvényes.
- (2) A jóváhagyás az abban feltüntetett kategóriákra és alkategóriákra érvényes.
- (3) A földi kiszolgálónak kérésre bármikor tudnia kell igazolni az illetékes jóváhagyó hatóság számára azt, hogy az e fejezetben ismertetett valamennyi követelménynek eleget tesz.
- (4) A jóváhagyó hatóság ellenőrzi az e fejezet követelményeinek való megfelelést. Mindenképpen ellenőrzi az e követelményeknek való megfelelést a következő esetekben:
  - a) amennyiben potenciális problémát gyanít, vagy
  - b) másik tagállam jóváhagyó hatóságának kérésére; illetőleg
  - c) a Bizottság kérésére.



- (5) A jóváhagyás megújítását kell kérni, ha a földi kiszolgáló vállalkozás:
- a) a működési engedély kiadását követő tizenkét hónapon belül nem kezdte meg működését; vagy
  - b) több mint tizenkét hónapig szünetelteti működését.
- (6) A földi kiszolgáló vállalkozás értesíti a jóváhagyó hatóságot a következőkről:
- a) előzetesen a tevékenység volumenének lényeges változásáról;
  - b) a vállalkozás ellen kezdeményezett fizetésektelenségi eljárásról.

#### *24. cikk*

##### *A jóváhagyás visszavonása*

- (1) A jóváhagyó hatóság a jóváhagyást bármikor visszavonhatja, ha a földi kiszolgáló vagy a saját kiszolgálást végző repülőter-használó saját magának felróható okokból nem felel meg az e fejezetben megállapított feltételeknek. A visszavonás okát közölni kell a földi kiszolgálóval vagy a saját kiszolgálást végző repülőter-használóval és a többi tagállam jóváhagyó hatóságaival.
- (2) A jóváhagyó hatóság a jóváhagyást visszavonja, ha a földi kiszolgáló szándékosan vagy gondatlanul hamis információkat ad meg valamely lényeges kérdésben a jóváhagyó hatóságnak.

#### *25. cikk*

##### *Jóváhagyó határozatok*

- (1) A jóváhagyó hatóság a lehető legrövidebb időn és az összes szükséges információ benyújtásától számított legfeljebb két hónapon belül határoz a kérelemről, figyelembe véve minden rendelkezésre álló bizonyítékot. A határozatot közölni kell a kérelmezővel és a többi tagállam jóváhagyó hatóságaival. A visszautasítást meg kell indokolni.
- (2) A jóváhagyást kizárólag akkor lehet elutasítani, ha a földi kiszolgáló vagy a saját kiszolgálást végző repülőter-használó saját magának felróható okokból nem felel meg az e fejezetben szereplő követelményeknek.
- (3) A jóváhagyó hatóság köteles a jóváhagyás megadására és visszavonására alkalmazott eljárást közzétenni, és erről a Bizottságot tájékoztatni.

#### *26. cikk*

##### *A jóváhagyások kölcsönös elismerése*

Az e fejezet alapján a tagállamok egyikében kiadott jóváhagyás valamennyi tagállamban feljogosítja a gazdasági szereplőt földi kiszolgálás körébe tartozó szolgáltatások jóváhagyásban meghatározott feltételekkel történő nyújtására földi kiszolgálóként vagy saját

kiszolgálást végző repülőtér-használóként, a 6. és a 14. cikk szerinti piacra lépési korlátozások sérelme nélkül.

## **V. fejezet – A repülőtér-irányító testületek és a központi infrastruktúrák kezelőinek kötelezettsége**

### *27. cikk*

#### *Központi infrastruktúrákhoz és létesítményekhez való hozzáférés*

- (1) Ez a cikk csak azokra a repülőterekre vonatkozik, melyek éves forgalma legalább az előző legalább három éven át legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt.
- (2) A repülőtér irányító testülete közzéteszi a repülőtéren található központi infrastruktúrák listáját.
- (3) A központi infrastruktúra irányítását fenn lehet tartani a repülőtér irányító testülete vagy más testület számára, mely kötelezővé teheti a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók számára ezen infrastruktúra használatát. A központi infrastruktúra irányítását tárgyilagos, átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon kell végezni.
- (4) A repülőtér irányító testülete – vagy adott esetben a hatóság vagy a repülőtér irányító testülete felett ellenőrzést gyakorló más testület – tárgyilagos alapon és a repülőtér-használók bizottságával és a repülőtéren földi kiszolgálást folytatókkal való konzultációt követően dönt valamely infrastruktúra központosításáról. A repülőtér irányító testülete – vagy adott esetben a hatóság vagy a repülőtér irányító testülete felett ellenőrzést gyakorló más testület – tárgyilagos alapon és a repülőtér-használók bizottságával és a repülőtéren földi kiszolgálást folytatókkal való konzultációt követően dönt valamely infrastruktúra központosításáról.
- (5) Amennyiben a repülőtér-használók bizottsága nem ért egyet a repülőtér irányító testületének az infrastruktúra központosítására vagy annak mellőzésére, illetőleg a központosítás hatókörére vonatkozó határozatával, kérheti az érintett tagállam független felügyeleti hatóságától annak eldöntését, hogy az érintett infrastruktúrát központosítani kell-e és milyen terjedelemben.
- (6) A földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók a tevékenységük elvégzéséhez szükséges mértékben nyílt hozzáféréssel rendelkeznek a repülőtéri infrastruktúrához, a központi infrastruktúrához és a repülőtéri létesítményekhez. A repülőtér irányító testülete vagy adott esetben a repülőteret ellenőrző hatóság vagy más testület, a központi infrastruktúra irányító testülete, vagy adott esetben a repülőtér irányító testülete, illetőleg a központi infrastruktúra irányító testülete felett ellenőrzést gyakorló hatóság vagy más testület ezt a hozzáférést a tárgykörhöz kapcsolódó, objektív, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételekhez kötheti.
- (7) Az adott repülőtéren a földi kiszolgálás céljaira rendelkezésre álló területet a jogaik érvényesítéséhez, valamint a hatékony és tisztességes versenyhez szükséges mértékben a tárgykörhöz kapcsolódó, objektív, átlátható és hátrányos

megkülönböztetéstől mentes szabályok és feltételek alapján fel kell osztani a különböző földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók között, beleértve az újonnan belépőket is.

- (8) Ha a központi infrastruktúra terjedelmére vonatkozó döntést e cikk (5) bekezdése alapján a független felügyeleti hatóság elé terjesztik, a 2009/12/EK irányelv 6. cikkében megállapított eljárást kell alkalmazni.

#### 28. cikk

##### *Központi infrastruktúrák és létesítmények díjai*

- (1) Ez a cikk csak azokra a repülőterekre vonatkozik, melyek éves forgalma legalább az előző legalább három éven át legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt.
- (2) Amennyiben a központosított infrastruktúra használata díjköteles, a repülőtér irányító testülete, illetőleg a központi infrastruktúra irányító testülete biztosítja, hogy a díjat a tárgykörhöz kapcsolódó, objektív, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek alapján határozzák meg.
- (3) A repülőtér irányító testülete, illetőleg a központi infrastruktúra irányító testülete jogosult a díjakból költségeinek és az eszközök ésszerű megtérülésének megtérítésére. A díjak szolgáltatás ellenértékét képviselik.
- (4) Az (1) bekezdésben megállapított díjakat az adott repülőtérnek megfelelő, egyedi szinten kell meghatározni a repülőtér-használók bizottságával és a repülőtéren földi kiszolgálást folytatókkal való konzultációt követően. A repülőtér irányító testülete, illetőleg a központi infrastruktúra irányító testülete évente tájékoztatást ad a repülőtér-használók bizottságának és a repülőtéren földi kiszolgálást folytatók számára a díjak meghatározásának alapját képező alkotóelemekről. A tájékoztatás magában foglalja legalább a következő információkat:
- a) a díjakért cserébe nyújtott különböző szolgáltatások és infrastruktúra jegyzéke;
  - b) a díj meghatározásának módszertana;
  - c) az átfogó költség szerkezet azon létesítmények és szolgáltatások tekintetében, amelyekre a díjak vonatkoznak;
  - d) a különböző díjakból származó bevétel, a díjköteles szolgáltatások teljes költsége és az eszközök megtérülése;
  - e) azon létesítmények és szolgáltatások állami hatóságok általi finanszírozása, amelyekre a díjak vonatkoznak;
  - f) a javasolt jelentős beruházások várható következménye a repülőtér-kapacitásra gyakorolt hatásuk tekintetében.
- (5) A repülőtér irányító testülete közzéteszi a díjakat, beleértve a nyújtott szolgáltatások díjainak részletes listáját annak igazolására, hogy a központi infrastruktúráért, a földi kiszolgálás helyéért és a földi kiszolgáláshoz kapcsolódó alapvető szolgáltatásokért felszámított díjat kizárólag a kapcsolódó költségek összességében vagy részben

történő megtérítésére használják. Adott esetben a központi infrastruktúra irányító testülete közli a díjakat a repülőtér irányító testületével, beleértve a nyújtott szolgáltatások díjainak részletes listáját.

- (6) Amennyiben a repülőtér-használók bizottsága nem ért egyet a repülőtér irányító testülete vagy adott esetben a központi infrastruktúra irányító testülete által meghatározott díjakkal, kérheti az érintett tagállam független felügyeleti hatóságától a díjszint meghatározását.
- (7) Ha a központi infrastruktúra díjainak szintjére vonatkozó döntést e cikk (6) bekezdése alapján a független felügyeleti hatóság elé terjesztik, a 2009/12/EK irányelv 6. cikkében megállapított eljárást kell alkalmazni.

### *29. cikk* *Jogi szétválasztás*

- (1) Azon repülőtereken, amelyek éves forgalma legalább az előző három éven át legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt, a repülőtér irányító testülete vagy a központi infrastruktúra irányító testülete – amennyiben földi kiszolgálást végez – külön jogalanyt köteles létrehozni e földi kiszolgálási tevékenységek végzésére.

Ennek a jogalanynak függetlennek kell lennie jogi formáját, szervezetét és döntéshozatalát tekintve a repülőtéri infrastruktúra irányítását végző jogalanytól, amennyiben a repülőtér irányító testülete harmadik feleknek végez földi kiszolgálást, és a központi infrastruktúrával kapcsolatos minden jogalanytól, ha a központi infrastruktúra irányító testülete végez harmadik feleknek földi kiszolgálást.

- (2) Azon repülőtereken, amelyek éves forgalma legalább az előző három éven át legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt, a repülőtéri infrastruktúra irányításáért felelős testület vagy a központi infrastruktúra irányító testülete nem vehet részt közvetlenül vagy közvetetten a földi kiszolgálást nyújtó független jogalany vállalati struktúrájában.
- (3) Az (1) bekezdésben említett földi kiszolgálást nyújtó jogalany nem kaphat semmiféle – a harmadik feleknek történő földi kiszolgálás árának csökkentését szolgáló - pénzügyi kerestámogatást a repülőtéri infrastruktúra irányításához kapcsolódó repüléstechnikai tevékenységekből azokban az esetekben, ha a repülőtér irányító testülete földi kiszolgálást végez, illetőleg a központi infrastruktúra irányításához kapcsolódó repüléstechnikai tevékenységekből azokban az esetekben, ha a központi infrastruktúra irányítója végez földi kiszolgálást.
- (4) E cikk alkalmazásában a repülőtér irányító testületének repüléstechnikai tevékenysége minden olyan tevékenység, amelyet a repülőtér irányító testülete az adott repülőtéren végez a repülőtér-használóknak, a légiközlekedési tevékenységükkel kapcsolatban a földi kiszolgálóknak vagy a repülőteret használó légi utasoknak nyújtott szolgáltatásokkal vagy infrastruktúrával kapcsolatban, úgy mint a repülőtéri illetek beszedése, az infrastruktúrák és létesítmények elosztása, a repülőtéri biztonsági intézkedések. A nem repüléstechnikai tevékenységek körébe tartoznak az ingatlankezelési és a légiközlekedési ágazattól eltérő ágazatban végzett minden tevékenység.

- (5) A helyzetet minden pénzügyi év zárásakor független könyvvizsgálónak kell ellenőriznie és nyilvános tájékoztatást kell adnia arról, hogy ilyen pénzügyi keresszttámogatásra nem került sor. Amennyiben a földi kiszolgálást végző jogalany keresszttámogatást kap nem repüléstechnikai tevékenységekből, a repülőtéri infrastruktúrát irányító jogalanynak vagy a központi infrastruktúrát irányító jogalanynak igazolnia kell, hogy ez megfelel a (3) bekezdésnek.

## **VI. fejezet — Tevékenységek koordinálása és minőség**

### *30. cikk*

#### *A repülőtér irányító testületének szerepköre a földi kiszolgálás koordinálásában*

- (1) A repülőtéren folyó földi kiszolgálói tevékenység megfelelő összehangolása a repülőtér irányító testületének a feladata. A repülőtér irányító testülete földi koordinátorként biztosítja különösen, hogy a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végzők műveletei megfeleljenek a repülőtér 31. cikkben meghatározott magatartási kódexének.
- (2) Ezen túlmenően azokon a repülőtereken, melyek éves forgalma legalább az előző három éven át legalább 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru volt:
- a) a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végzők műveleteinek meg kell felelniük a 32. cikkben megállapított minőségi minimumelőírásoknak;
  - b) a repülőtér irányító testületének azt is biztosítania kell, hogy ezeket a műveleteket együttes repülőtéri döntéshozatalon és megfelelő vészhelyzeti intézkedési terven keresztül koordinálják.
- (3) Ennek a cikknek a rendelkezései nem érintik az uniós versenyszabályokat.
- (4) A repülőtér irányító testülete évente jelentést készít az Eurocontrol teljesítmény-felülvizsgálati szerve számára a (2) bekezdésben bemutatott intézkedések alkalmazásáról. A Bizottságnak szóló konszolidált jelentést a teljesítmény-felülvizsgálati szerv készíti el.
- (5) A repülőtér irányító testülete beszámol a nemzeti jóváhagyó hatóságnak a repülőterén a földi kiszolgálókkal vagy a saját kiszolgálást végző repülőtér-használókkal kapcsolatos minden problémáról.

### *31. cikk*

#### *Magatartási szabályok*

- (1) E cikk alkalmazásában magatartási szabály minden olyan szabály, amelyet a repülőtér irányító testülete, hatóság vagy a repülőtér felett ellenőrzést gyakorló más testület a repülőtér megfelelő működése érdekében meghatároz.
- (2) Magatartási szabályokat a repülőtér irányító testülete, hatóság vagy a repülőtér felett ellenőrzést gyakorló más testület állapíthat meg.

- (3) A magatartási szabályoknak meg kell felelniük az alábbi elveknek:
- a) azokat hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell alkalmazni a különböző földi kiszolgálókra és repülőtér-használókra;
  - b) kapcsolódniuk kell az elérni kívánt célokhoz;
  - c) a gyakorlatban nem korlátozhatják az e rendeletben meghatározottnál nagyobb mértékben a piacra jutást vagy a saját kiszolgálás szabadságát.
- (4) A tagállamok adott esetben a repülőtér irányító testületének javaslata alapján:
- a) megtilthatják egy adott földi kiszolgáló vagy repülőtér-használó számára a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások nyújtását, illetve a saját kiszolgálást, ha az adott szolgáltató vagy repülőtér-használó nem tartja be a magatartási szabályokat.
  - b) megkövetelhetik a földi kiszolgálóktól egy adott repülőtér esetében, hogy tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon vállaljanak részt a nemzeti jogszabályokban vagy rendelkezésekben előírt közszolgáltatások teljesítésében, beleértve a szolgáltatás folyamatos biztosításának kötelezettségét is.

### 32. cikk

#### *Minőségi minimumelőírások*

- (1) E cikk alkalmazásában minőségi minimumelőírás a földi kiszolgálás minimális minőségi szintjére vonatkozó követelmény.
- (2) Azon repülőtereken, amelyek éves forgalma legalább az előző három éven át legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt, a repülőtér irányító testülete vagy adott esetben hatóság vagy a repülőtér felett ellenőrzést gyakorló más testület határozza meg a földi kiszolgálás minőségére vonatkozó minimumelőírásokat.
- (3) A földi kiszolgálóknak és saját kiszolgálást végző repülőtér-használóknak ezeket a minőségi minimumelőírásokat be kell tartaniuk. Ezen túlmenően a repülőtér-használóknak és a földi kiszolgálóknak be kell tartaniuk a szerződéses jogviszonyaikban előírt minőségi minimumelőírásokat is.
- (4) A minőségi minimumelőírások különösen a következő területekre terjednek ki: operatív teljesítmény, képzés, utastájékoztatás és utasok támogatása, különösen a 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>18</sup> és az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>19</sup> említettek szerint, együttes repülőtéri döntéshozatal, biztonság, védelem, vészhelyzeti intézkedések és környezetvédelem.
- (5) A minőségi minimumelőírásoknak méltányosnak, átláthatónak, megkülönböztetésmentesnek kell lenniük és nem sérthetik az irányadó uniós

---

<sup>18</sup> HL L 46., 2004.2.17., 1. o.

<sup>19</sup> HL L 204., 2006. 7.26., 1. o.

jogszabályokat, ideértve a 261/2004/EK és az 1107/2006/EK rendeletet. Az előírásoknak következetesnek, arányosnak és a repülőtéri műveletek minőségéhez kapcsolódónak kell lenniük. E tekintetben megfelelően figyelembe kell venni a vámeljárást, a repülőtéri biztonsági és bevándorlási eljárás minőségét.

- (6) A minőségi minimumelőírásoknak meg kell felelniük a Bizottsági előírásoknak. A Bizottság felhatalmazást kap ezeknek az előírásoknak a 42. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén történő elfogadására.
- (7) A repülőtér irányító testülete az előírások megállapítása előtt konzultál a repülőtér-használók bizottságával és a földi kiszolgálókkal.

### *33. cikk*

#### *A földi kiszolgálás teljesítményére vonatkozó beszámolási kötelezettségek*

- (1) Azokon a repülőtereken, melyek éves forgalma legalább három egymást követő éven át legalább 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru volt, a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók beszámolnak operatív teljesítményükről a Bizottságnak.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap a jelentési kötelezettségek tartalmára és körére vonatkozó további részletszabályoknak a 42. cikk szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktussal történő szabályozására.

### *34. cikk*

#### *Képzés*

- (1) A földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók biztosítják, hogy a földi kiszolgálással foglalkozó valamennyi alkalmazottjuk – a vezetőket és ellenőröket is beleértve – rendszeresen és ismétlődően szakképzésben vegyen részt a rájuk bízott feladatok ellátásának lehetővé tételére.
- (2) A földi kiszolgálással foglalkozó minden alkalmazottnak legalább kétnapos, az alkalmazott feladataihoz kapcsolódó képzésen kell részt vennie. Minden alkalmazottnak részt kell vennie a megfelelő képzésben új munkakörbe kerüléskor vagy új feladatok kiosztása esetében.
- (3) Amennyiben a szóban forgó földi kiszolgálási tevékenység tekintetében jelentőséggel bír, a képzésnek legalább a következőkre kell kiterjednie:
  - a) biztonság, beleértve a biztonsági ellenőrzést, műveleti biztonságot, biztonsági berendezéseket és biztonsági fenyegetések kezelését;
  - b) veszélyes áruk;
  - c) indulási oldali biztonság, beleértve a biztonságelméletet, biztonsági rendelkezéseket veszélyeket, emberi tényezőket, légi jelöléseket és jelzéseket, vészhelyzeteket, idegen tárgyak okozta sérülések megelőzését, személyvédelmet, baleseteket-repülési eseményeket-veszélyes helyzeteket, valamint a légi biztonsági felügyeletet;

- d) indulási oldali járművezető-képzés, ideértve az általános feladatokat és eljárásokat (eljárások rossz látási viszonyok esetén), járműfelszereléseket, repülőtéri szabályokat, és a forgalmi és a manőverezési területek elrendezését;
  - e) földi biztosító berendezések (GSE) működtetése és kezelése, beleértve a GSE-karbantartást és GSE-üzemeltetést;
  - f) terhelés elosztása, beleértve az általános súly- és egyensúlyeloszlási ismereteket és tudatosságot, a légi jármű strukturális terhelhetőségének korlátait, szállítóeszközöket, ömlesztett szállítmány rakodását, rakománylapokat, egyensúlytáblák/-ábrákat, rakodási utasítási jelentést (LIR), rakodási üzeneteket, valamint veszélyes áruk rakodásának ellenőrzését;
  - g) gyakorlati utaskezelési képzés, beleértve az utasbeszállító rámpára és utasoknak történő segítségnyújtásra vonatkozó képzést a 261/2004/EK és a 1107/2006/EK rendelet szerint;
  - h) poggyászkezelési gyakorlati képzés;
  - i) légi jármű-kezelési és rakodási képzés;
  - j) légi jármű földi mozgása, beleértve a földi helyváltoztatási műveleteket, berendezések üzemeltetését, berendezések légi járművekkel történő összekapcsolását és azok lekapcsolását, a légi jármű földi helyváltoztatására vonatkozó kézjeleket, a légi jármű beállítása, valamint a földi helyváltoztatás támogatása;
  - k) áruk és postai küldemények kezelése, beleértve az árukereskedelemben érvényes tilalmakat és korlátozásokat;
  - l) a légi jármű fordulásának összehangolására vonatkozó képzés;
  - m) környezetvédelem, beleértve a kiömlött és kiengedett anyagok, valamint a hulladék kezelését;
  - n) vészhelyzeti intézkedések és vészhelyzetek kezelése;
  - o) jelentési rendszerek,
  - p) minőségellenőrzés kiszervezése.
- (4) Minden földi kiszolgáló és saját kiszolgálást végző repülőtér-használó évente beszámol a képzési kötelezettség teljesítéséről a repülőtér irányító testületének.

*35. cikk*  
*Alvállalkozók igénybevétele*

- (1) A földi kiszolgálók a (2), (3) és (4) bekezdés sérelme nélkül vehetnek igénybe alvállalkozót.



- (2) A saját kiszolgálást végző repülőtér-használók csak akkor vehetnek igénybe alvállalkozót, ha vis maior miatt ideiglenesen képtelenek a saját kiszolgálásra.
- (3) Az alvállalkozók a földi kiszolgálást alvállalkozásba nem adhatják.
- (4) A 11. cikk (1) bekezdésében említett földi kiszolgáló nem vehet igénybe alvállalkozót a földi kiszolgáláshoz, kivéve, ha arra vis maior következtében ideiglenesen képtelen.
- (5) Az egy vagy több alvállalkozót igénybe vevő földi kiszolgálók vagy saját kiszolgálást végző repülőtér-használók biztosítják, hogy az alvállalkozók megfeleljenek a földi kiszolgálók e rendelet szerinti kötelezettségeinek.
- (6) Az egy vagy több alvállalkozót igénybe vevő minden földi kiszolgáló vagy saját kiszolgálást végző repülőtér-használó tájékoztatja a repülőtér irányító testületét az érintett alvállalkozók nevééről és tevékenységéről.
- (7) Amennyiben a földi kiszolgáló a 7. cikk szerinti kiválasztási eljárás keretében történő földi kiszolgálásra kér jóváhagyást, meg kell adnia az igénybe venni kívánt alvállalkozók számát, tevékenységét és nevét.

## **VII. fejezet – Nemzetközi kapcsolatok**

### *36. cikk*

#### *Kapcsolatok harmadik országokkal*

- (1) A Bizottság az Unió nemzetközi kötelezettségvállalásainak sérelme nélkül a 43. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással összhangban dönthet úgy, hogy valamely tagállamnak vagy tagállamoknak intézkedést kell tennie – beleértve a területén a földi kiszolgálás piaca adott harmadik országbeli földi kiszolgálók vagy saját kiszolgálást folytatók általi elérhetőségének teljes vagy részleges felfüggesztését – abból a célból, hogy orvoslást nyerjen az érintett harmadik országban érvényesülő, hátrányosan megkülönböztető bánásmód, minden olyan esetben, ha a harmadik ország a földi kiszolgálási vagy saját kiszolgálási piachoz való hozzáférés tekintetében:
  - a) a valamely tagállamból származó földi kiszolgálókat és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókat repülőterein jogilag vagy ténylegesen nem kezeli azonos módon az e harmadik országból származó földi kiszolgálókkal és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókkal; vagy
  - b) a valamely tagállamból származó földi kiszolgálókat és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókat jogilag vagy ténylegesen kedvezőtlen elbánásban részesíti, mint saját földi kiszolgálóit és saját kiszolgálást végző repülőtér-használóit; vagy
  - c) egyéb harmadik országból származó földi kiszolgálókat és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókat kedvezőbb bánásmódban részesít, mint a valamely tagállamból származó földi kiszolgálókat és saját kiszolgálást végző repülőtér-használókat;

- (2) A harmadik országbeli földi kiszolgáló és saját kiszolgálást végző repülőtér-használó az adott harmadik ország jogszabályainak megfelelően létrejött, az adott harmadik országban székhellyel, központi ügyintézési hellyel vagy tevékenységvégzési központtal rendelkező jogi személy vagy természetes személy.
- (3) Az Unió és/vagy a tagállamok biztosítják, hogy a harmadik országok piacának elérésére vonatkozó jogok tekintetében ne legyen megkülönböztetés a harmadik feleknek földi kiszolgálást végző uniós repülőtér-használók és más uniós földi kiszolgálók között.

## VIII. fejezet – Beszámolási és ellenőrzési kötelezettségek

### 37. cikk

#### *A tagállamok beszámolási kötelezettségei*

- (1) A tagállamok minden év július 1-jéig megküldik a Bizottságnak azon repülőterek jegyzékét, melyeken a földi kiszolgálási piachoz való hozzáférés tekintetében legalább egy, a 6. cikk (2) bekezdésében vagy 14. cikkében megállapított korlátozás érvényesül.
- (2) A tagállamok minden év július 1-jéig megküldik a Bizottságnak azon földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók jegyzékét, amelyeket a tagállam a jóváhagyási eljárásokról szóló IV. fejezetnek megfelelően jóváhagyott.

### 38. cikk

#### *A repülőterek jegyzékének közzététele*

A Bizottság minden év végéig az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzéteszi a következő információkat:

- a) azon uniós repülőterek jegyzéke, melyek éves forgalma legalább az előző legalább három éven át legalább 5 millió utas vagy 100 000 tonna áru volt;
- b) azon uniós repülőterek jegyzéke, melyek éves forgalma legalább az előző legalább három éven át legalább 2 millió utas vagy 50 000 tonna áru volt;
- c) a kereskedelmi forgalmat lebonyolító egyéb repülőterek jegyzéke;
- d) a 6. cikk (2) bekezdése vagy a 14. cikk értelmében korlátozás alá eső repülőterek jegyzéke;
- e) a IV. fejezet szerinti jóváhagyási eljárásoknak megfelelően jóváhagyott földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőtér-használók jegyzéke.

*39. cikk*  
*Értékelés és tájékoztató jelentés*

- (1) A Bizottság e rendelet alkalmazásának időpontja után legkésőbb öt évvel jelentést nyújt be az Európai Parlament és a Tanács részére e rendelet alkalmazásáról. A jelentésben különösen a földi kiszolgálás minőségére, valamint a foglalkoztatási és munkakörülményekre gyakorolt jelentős hatásokat kell értékelni. A jelentés tartalmazza a következő lényegi mutatócsoportokat és feltételeket a repülőterek mintája vonatkozásában:
- a) az uniós repülőtereken a földi kiszolgálók átlagos száma a szolgáltatások 11 kategóriája vonatkozásában;
  - b) az uniós repülőtereken a saját kiszolgálást végzők átlagos száma a szolgáltatások 11 kategóriája vonatkozásában;
  - c) azon repülőterek száma, melyeken a földi kiszolgálók száma korlátozott és a korlátozás(ok) értéke;
  - d) a tagállamban jóváhagyott és más tagállamban működő vállalatok száma;
  - e) az érdekeltek véleménye a jóváhagyási rendszerről (jóváhagyási feltételek, végrehajtási kérdések, ár, stb.);
  - f) az Unióban működő földi kiszolgálók és saját kiszolgálást végző repülőter-használók száma (összesen);
  - g) az egyes repülőterek központi infrastruktúrájának ára és irányítási rendszere;
  - h) a repülőter irányító testületének piaci részesedése az egyes repülőterek földi kiszolgálásában, a szolgáltatások 11 kategóriájára;
  - i) az uniós repülőtereken harmadik feleknek kiszolgálást piaci részesedése a szolgáltatások 11 kategóriája vonatkozásában;
  - j) a földi kiszolgálást érintő biztonsági balesetek;
  - k) az érdekeltek véleménye a repülőtéri földi kiszolgálásról a személyzet kompetenciája, a környezet, a biztonság és a tevékenységek koordinációja vonatkozásában (együttes repülőtéri döntéshozatal, vészhelyzeti intézkedések, képzés repülőtéri összefüggésben, alvállalkozók igénybe vétele);
  - l) földi kiszolgálást végző vállalkozásokra vonatkozó minőségi minimumelőírások;
  - m) a képzés jellemzői;
  - n) személyzet átvétele és annak hatása az alkalmazottak védelmére;
  - o) a földi kiszolgáló ágazat foglalkoztatási és munkakörülményei.

- (2) A Bizottság és a tagállamok együttműködnek az (1) bekezdésben említett jelentéshez való információgyűjtésben.
- (3) A jelentés alapján a Bizottság úgy dönthet, hogy e rendelet felülvizsgálatra szorul.

## **IX. fejezet – Szociális védelem**

### *40. cikk* *Szociális védelem*

E rendelet alkalmazásának sérelme nélkül és a közösségi jog egyéb rendelkezéseinek tiszteletben tartásával a tagállamok megtehetik a szükséges intézkedéseket a munkavállalók jogai védelmének biztosítása érdekében.

## **X. fejezet — Határozatok vagy egyedi intézkedések elleni fellebbezés**

### *41. cikk* *Fellebbezési jog*

- (1) A tagállamok vagy adott esetben a repülőterek irányító testületei biztosítják, hogy a jogos érdekekkel rendelkező minden fél jogosult legyen fellebbezésre a 6. cikk (2) bekezdése (harmadik felek földi kiszolgálása), a 7 – 10. cikk (kiválasztási eljárás), a 13. cikk (szigeti repülőterek), a 23. és 24. cikk (jóváhagyó határozatok), a 27. cikk (központi infrastruktúrákhoz és létesítményekhez való hozzáférés), a 28. cikk (a központi infrastruktúrák és létesítmények díjai), a 31. cikk (magatartási szabályok) és a 32. cikk (minőségi minimumelőírások) hozott határozatok vagy egyedi intézkedések ellen.
- (2) A fellebbezést nemzeti bíróság vagy egyéb, a szóban forgó repülőtér irányító testületétől vagy adott esetben a repülőteret ellenőrző hatóságtól független hatósághoz lehet benyújtani. Amennyiben a rendelet így rendelkezik, a fellebbezést a független felügyeleti hatósághoz kell benyújtani.

## **XI. fejezet – A végrehajtási és felhatalmazáson alapuló hatáskörökre vonatkozó rendelkezések**

### *42. cikk* *A felhatalmazás gyakorlása*

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek szerint felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (2) A 22., 32. és 33. cikkben említett felhatalmazás e rendelet hatálybalépésének időpontjától határozatlan időre szól.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács a 22., 32. és 33. cikkben említett felhatalmazást bármikor visszavonhatja. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. Nem érinti a már hatályos felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 22., a 32. és a 33. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő két hónapos időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Ezen időtartam az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbodik.

*43. cikk*  
*A bizottság eljárása*

- (1) A Bizottságot a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni. Amikor a bizottság szakvéleményét írásbeli eljárás keretében kell megkérni, az írásbeli eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a szakvélemény benyújtásához rendelkezésre álló határidőn belül a bizottság elnöke így dönt, vagy a bizottsági tagok többsége ezt kéri.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Amikor a bizottság szakvéleményét írásbeli eljárás keretében kell megkérni, az írásbeli eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a szakvélemény benyújtásához rendelkezésre álló határidőn belül a bizottság elnöke így dönt, vagy a bizottsági tagok többsége ezt kéri.

## **XII. fejezet – Záró rendelkezések**

*44. cikk*  
*Hatályon kívül helyezés*

A 96/67/EK irányelv e rendelet alkalmazásának napjától kezdődően hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozást az e rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni.

*45. cikk*  
*Átmeneti rendelkezések*

- (1) A rendelet alkalmazási időpontja előtt a 96/67/EK irányelv 11. cikkének megfelelően kiválasztott szolgáltatók jóváhagyása továbbra is fennmarad a 96/67/EK irányelvben megállapított feltételekkel az eredetileg tervezett kiválasztási időszak lejáratáig.
- (2) Azokon repülőtereken, amelyek a 96/67/EK irányelv 6. cikkének (2) bekezdése szerint szolgáltatási kategóriánként csak két szolgáltatót választottak ki, és e rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerint a szolgáltatók legkisebb száma három, meg kell szervezni az e rendelet 7 – 13. cikke szerinti kiválasztási eljárást a harmadik szolgáltató kiválasztására, hogy az e rendelet alkalmazásától számított legkésőbb egy éven belül megkezdhesse a működést.
- (3) A 96/67/EK irányelv 14. cikkének megfelelően kiadott jóváhagyásuk lejáratukig, de legfeljebb e rendelet alkalmazásától számított két évig érvényben maradnak.
- (4) Amennyiben valamely vállalkozásnak e rendelet szerint adnak jóváhagyást, két hónapon belül kérnie kell a 96/67/EK irányelv 14. cikke szerint kiadott jóváhagyások törlését. Ha azonban a 96/67/EK irányelv 14. cikke szerint kiadott jóváhagyás az e rendeletnek megfelelő, új jóváhagyás kiadását követő két hónapon belül lejár, a vállalkozásnak nem kell kérnie a jóváhagyás törlését.
- (5) E rendelet 26. cikke nem vonatkozik a 96/67/EK irányelv 14. cikkének megfelelően kiadott jóváhagyásokra.

*46. cikk*  
*Hatálybalépés és alkalmazás*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 20XX.XX.XX-től (a kihirdetését követően tizennyolc hónap múlva) kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

## MELLÉKLET

### A FÖLDI KISZOLGÁLÁS KÖRÉBE TARTOZÓ SZOLGÁLTATÁSOK KATEGÓRIÁINAK JEGYZÉKE

1. A földi adminisztráció és felügyelet körébe az alábbi alkategóriák tartoznak:
  - 1.1. képviselő és kapcsolattartás a helyi hatóságokkal vagy egyéb személyekkel, kifizetések a repülőtér-használó nevében és irodahelyiség biztosítása annak képviselői részére;
  - 1.2. rakodás irányítása, kézbesítés és távközlés;
  - 1.3. egységakománny-eszközök kezelése, raktározása és adminisztrációja;
  - 1.4. minden egyéb felügyeleti szolgáltatás a repülés előtt, alatt vagy után, valamint a repülőtér-használó által kért minden egyéb adminisztratív szolgáltatás.
2. Az utaskezelés az érkező, induló, transzfer- vagy tranzitutasok számára nyújtott bármiféle tájékoztatásból és segítségnyújtásból áll, beleértve az utasjogokról szóló irányadó uniós jogszabály keretében nyújtott tájékoztatást, a jegyek és útiokmányok ellenőrzését, a poggyászfelvételt és a poggyászok továbbítását a válogató területére.
3. A poggyászkezelés tartalmazza a válogatóban a poggyászok kezelését, válogatását, előkészítését az indulásra, a poggyászoknak a repülőgép és a válogató közötti szállítására szolgáló járműre történő fel- és lerakódását, valamint a poggyászok továbbítását a válogatóból a poggyászkidőbe.
4. Az áru- és postai küldemények kezelése körébe az alábbi alkategóriák tartoznak:
  - 4.1. áru esetén: az export-, transzfer- és importáru fizikai kezelése, a kapcsolódó okmányok kezelése, vám eljárás és a felek megállapodása szerinti, illetve a körülmények alapján szükséges biztonsági eljárások lebonyolítása;
  - 4.2. postai küldemények esetén: a kimenő és bejövő postai küldemények fizikai kezelése, a kapcsolódó okmányok kezelése, vám eljárás és a felek megállapodása szerinti, illetve a körülmények alapján szükséges biztonsági eljárások lebonyolítása.
5. Az előtér kiszolgálása az alábbi alkategóriákra tagolódik:
  - 5.1. a repülőgép földi beállítása induláskor és érkezéskor;
  - 5.2. a repülőgép rakodásának segítése és a megfelelő berendezések biztosítása;
  - 5.3. kommunikáció a repülőgép és az indulási oldal szolgáltatója között;
  - 5.4. a repülőgép be- és kirakodása, beleértve a megfelelő eszközök biztosítását és kezelését, a legénység és az utasok szállítása a repülőgép és a terminál között, és a poggyászok szállítása a repülőgép és a terminál között;
  - 5.5. a hajtóművek indításához szükséges megfelelő berendezések biztosítása és kezelése;

- 5.6. a repülőgép mozgatása érkezéskor és induláskor, valamint a megfelelő gépek biztosítása és kezelése;
- 5.7. ételek és italok szállítása, repülőgépre történő felrakása, illetve azok lerakódása a repülőgépről.
6. A légi jármű kiszolgálása körébe az alábbi alkategóriák tartoznak:
  - 6.1. a légi jármű külső és belső tisztítása, valamint a mellékhelyiséggel és vízellátással kapcsolatos szolgáltatások;
  - 6.2. a kabin hűtése és melegítése, a hó és jég eltávolítása, a üzemanyag- és kenőanyag-kezelés jégtelenítése;
  - 6.3. a kabin átrendezése a megfelelő berendezési tárgyakkal, valamint ezek tárolása.
7. Az üzemanyag- és kenőanyag-kezelés körébe az alábbi alkategóriák tartoznak:
  - 7.1. az üzemanyagtöltés és -leeresztés szervezése és elvégzése, beleértve az üzemanyag tárolását (a repülőtér mellett is) és az üzemanyag-szállítmányok minőségének és mennyiségének ellenőrzését;
  - 7.2. a kenőanyag és egyéb folyadékok utántöltése.
8. A légi jármű karbantartása az alábbi alkategóriákra tagolódik:
  - 8.1. az indulást megelőző rutinműveletek;
  - 8.2. a repülőtér-használó által kért nem rutinjellegű műveletek;
  - 8.3. pótalkatrészek és megfelelő eszközök biztosítása és kezelése;
  - 8.4. megfelelő parkolóterület és/vagy hangár igénylése és lefoglalása.
9. A repülőüzemi szolgáltatások és a személyzet adminisztrálása körébe az alábbi alkategóriák tartoznak:
  - 9.1. a járat előkészítése az indulási repülőtéren vagy bármely más helyen;
  - 9.2. repülés közbeni támogatás, beleértve szükség esetén az átirányítást;
  - 9.3. repülés utáni tevékenységek;
  - 9.4. a személyzet adminisztrálása.
10. A földi szállítás az alábbi alkategóriákra tagolódik:
  - 10.1. a legénység, utasok, poggyászok, áruk és postai küldemények adott repülőtér különböző termináljai közötti szállításának megszervezése és lebonyolítása, kivéve ugyanezt a szállítást a repülőgép és az adott repülőtér területén lévő bármely pont között;
  - 10.2. a repülőtér-használó által kért egyéb rendkívüli szállítás.



11. A fedélzeti ellátás körébe az alábbi alkategóriák tartoznak:
  - 11.1. kapcsolattartás a szállítókkal és adminisztratív tevékenység;
  - 11.2. az élelmiszer, az italok és az ezek elkészítéséhez szükséges eszközök tárolása;
  - 11.3. a fenti eszközök tisztítása;
  - 11.4. eszközök, barkedzlet és élelmiszerek előkészítése és szállítása.