



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 1.12.2011
COM(2011) 824 definitief

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking van Richtlijn
96/67/EG**

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2011) 1439 definitief}

{SEC(2011) 1440 definitief}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1. Algemene achtergrond – De richtlijn van de Raad van 1996

Grondafhandelingsdiensten zijn alle luchtvaartgerelateerde activiteiten op de grond die in luchthavens worden uitgevoerd voor individuele luchtvaartmaatschappijen; deze diensten vormen een belangrijke schakel in de luchtvaartketen. Grondafhandelingsdiensten omvatten de volgende 11 categorieën diensten:

- (1) administratie en toezicht op de grond;
- (2) passagiersafhandeling;
- (3) bagageafhandeling;
- (4) vracht- en postafhandeling;
- (5) platformafhandeling;
- (6) vliegtuigservicing;
- (7) brandstof- en olielevering;
- (8) onderhoud van het luchtvaartuig;
- (9) administratie inzake vluchtuitvoering en bemanning;
- (10) vervoer op de grond;
- (11) catering.

De efficiënte verlening van grondafhandelingsdiensten is belangrijk voor luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en passagiers, en is van cruciaal belang voor het efficiënte gebruik van de luchtvervoersinfrastructuur en de prestaties van het luchtvaartsysteem in het algemeen.

Enkele ramingen met betrekking tot de grondafhandelingsmarkt: volgens de ramingen van de Commissie en belanghebbenden leveren grondafhandelingsdiensten (alle categorieën samen) ongeveer 50 miljard euro per jaar aan inkomsten op. Naar schatting werken in Europa minstens 60 000 mensen in deze sector¹. De kosten voor grondafhandelingsdiensten vertegenwoordigen 5 tot 12%² van de exploitatiekosten van luchtvaartmaatschappijen.

In 1996 heeft de Europese Gemeenschap Richtlijn 96/67/EG van de Raad betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap vastgesteld.

¹ Raming van IAHA (de onafhankelijke vereniging van afhandelaars) voor hun leden. Niet alle verleners van grondafhandelingsdiensten zijn lid van IAHA; het is mogelijk dat in totaal meer dan 110 000 mensen in de grondafhandelingssector werken.

² Raadplegingen van belanghebbenden en 'Air market observatory - Annual reports', available at http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm

Deze richtlijn was een eerste stap op weg naar een geleidelijke liberalisering en harmonisering van de toegang tot de grondafhandelingsmarkt.

Grondafhandelingsdiensten werden traditioneel uitgevoerd door luchthavenexploitanten of luchtvaartmaatschappijen. Tegenwoordig worden ze in Europa steeds vaker verleend door gespecialiseerde bedrijven. In de richtlijn is de toegang tot de grondafhandelingsmarkt gebaseerd op de volgende beginselen:

- het staat de luchtvaartmaatschappijen vrij om aan "zelfafhandeling" te doen op elke commerciële luchthaven, ongeacht het verkeersvolume. Voor vier categorieën diensten (bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olielevering, vracht- en postafhandeling) mogen de lidstaten het recht op zelfafhandeling echter voorbehouden aan ten minste twee luchthavengebruikers op luchthavens met meer dan 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht per jaar;
- het recht op "afhandeling voor derden", d.w.z. dat verleners van grondafhandelingsdiensten diensten mogen verlenen aan derde partijen op luchthavens met meer dan 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht per jaar. De lidstaten mogen de toegang tot de bovenvermelde vier categorieën diensten echter niet beperken tot minder dan twee dienstverleners per categorie.

1.2. Motivering van het voorstel

Uit diverse beoordelingen van de richtlijn door de Commissie is gebleken dat de richtlijn de belangrijkste doelstellingen van de liberalisering van de grondafhandelingsmarkt op EU-luchthavens heeft verwezenlijkt: het aantal dienstverleners is toegenomen en de prijs van de grondafhandeling is over het algemeen gedaald. Volgens de luchtvaartmaatschappijen heeft de ruimere keuze aan concurrerende dienstverleners de kwaliteit van de dienstverlening bovendien doen stijgen.

Sinds de vaststelling van de richtlijn in 1996 zijn de randvoorwaarden voor grondafhandelingsdiensten dramatisch gewijzigd. In de huidige context van snel groeiend luchtverkeer en capaciteitsgebrek, is er vernieuwde en toegenomen belangstelling voor de efficiëntie en kwaliteit van de diensten die op luchthavens worden verleend, waaronder grondafhandelingsdiensten.

Het initiatief van de Europese Unie voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat tot doel heeft de architectuur van de Europese luchtverkeersleiding te hervormen teneinde tegemoet te komen aan de toekomstige behoeften inzake capaciteit en veiligheid, erkent het belang van de integratie van sleutelinfrastructuur, zoals luchthavens, in een "systeembenadering" of "gate-to-gate-benadering". Uit recente statistieken blijkt dat 70 procent van alle vertragingen te wijten is aan de omlooptijd op luchthavens. Het doel van de gate-to-gate-benadering is alle fasen van een vlucht, van luchthaven tot luchthaven, inclusief de grondafhandelingsdiensten, te optimaliseren en te integreren, teneinde de prestaties te verbeteren, voor wat vertragingen, kosten, milieueffecten en veiligheid betreft.

De opeenvolgende crisissen die het luchtvervoer in het voorbije decennium zwaar hebben getroffen, tonen duidelijk aan dat actie moet worden ondernomen. De economische crisis heeft zowel de lidstaten als de sector ertoe aangezet de kosten tot een minimum te beperken. Het niveau van veiligheid en beveiliging dient te worden opgetrokken om terroristische

aanslagen te voorkomen. En slotte is in slechte weersomstandigheden gebleken dat de grondactiviteiten op luchthavens beter moeten worden gecoördineerd.

Uit onze raadpleging over de huidige richtlijn en onze beoordeling ervan (zie hieronder voor nadere informatie) is gebleken dat het huidige wetgevingskader niet langer aan de behoeften voldoet. Er zijn twee problemen vastgesteld: *(i) de grondafhandelingsdiensten worden niet efficiënt genoeg verleend wegens hinderpalen voor markttoegang en uitbreiding*, en *(ii) de algemene kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten houdt geen gelijke tred met de behoeften inzake betrouwbaarheid, veerkracht, veiligheid, beveiliging en milieu*.

1.3. Doel van het voorstel

In de effectbeoordeling en de samenvatting ervan, die dit voorstel vergezellen, zijn de algemene en specifieke doelstellingen van de verordening vastgelegd. De algemene doelstelling is de efficiëntie en de algemene kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten te vergroten voor de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) en eindgebruikers (passagiers en expediteurs) op EU-luchthavens.

De specifieke doelstellingen zijn:

- (1) garanderen dat luchtvaartmaatschappijen een ruimere keuze aan grondafhandelingsoplossingen hebben op EU-luchthavens;
- (2) de nationale administratieve voorwaarden voor markttoegang (goedkeuringen) harmoniseren en verduidelijken;
- (3) zorgen voor een gelijk speelveld op luchthavens tussen grondafhandelingsbedrijven die onder uiteenlopende regelgeving werken;
- (4) de coördinatie tussen verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven vergroten (luchthavenexploitanten als grondcoördinatoren binnen het EU-luchtvaartnetwerk, in het kader van de gate-to-gate-benadering);
- (5) het juridisch kader voor de opleiding en overname van personeel verduidelijken.

1.4. Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Het voorstel heeft betrekking op de vaststelling van een verordening inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens. De nieuwe verordening vervangt de bestaande Richtlijn 96/67/EG en trekt deze in. Grondafhandelingsdiensten vallen niet rechtstreeks onder andere bepalingen.

1.5. Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

Dit initiatief is een van de acties die moeten worden genomen om een interne Europese vervoersruimte tot stand te brengen, zoals beschreven in het *witboek van de Commissie: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*. Het maakt ook deel uit van het luchthavenpakket, een strategisch

initiatief van het werkprogramma van de Commissie voor 2011³, dat tot doel heeft het groeipotentieel van de interne markt aan te boren.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN DE BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen

2.1.1. Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Nadat een schriftelijke raadpleging was gehouden, heeft de Commissie tijdens een hoorzitting op 6 april 2006 alle belanghebbenden geraadpleegd over de diverse mogelijkheden voor de herziening van de richtlijn.

Op 24 januari 2007 heeft de Commissie een verslag vastgesteld over de toepassing van de richtlijn⁴, waarin zij bevestigde dat de belangrijkste doelstellingen van de richtlijn waren verwezenlijkt, maar dat er negatieve tendensen waren.

De Commissie heeft tussen november 2009 en september 2010 een raadpleging van belanghebbenden gehouden over de werking van de grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en de opties voor de herziening van de richtlijn.

Op 16 november 2009 heeft een vergadering plaatsgevonden van de werkgroep grondafhandeling van het sectoraal comité voor sociale dialoog (in de burgerluchtvaart). Na deze vergadering hebben drie van de vier belangrijkste vertegenwoordigers een gemeenschappelijke verklaring⁵ opgesteld waarin zij oproepen tot verbeteringen van het huidige aanbestedingssysteem en tot een sociale bepaling inzake de overname van personeel in geval van gedeeltelijk of totaal verlies van activiteiten.

2.1.2. Samenvatting van de reacties

Een samenvatting van de raadpleging en de individuele reacties zijn beschikbaar op:

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

Tijdens de raadpleging kwam duidelijk naar voren dat de diverse types belanghebbenden verschillende belangen hebben.

De luchtvaartmaatschappijen benadrukten de behoeften aan meer concurrentie op de markt. Zij gaven aan tevreden te zijn met de algemene toename van de keuze aan verleners van grondafhandelingsdiensten na de invoering van de richtlijn, maar benadrukten dat deze tendens zich niet overal in Europa voordoet.

³ COM(2010) 623.

⁴ COM(2006) 821 definitief.

⁵ Verklaring van 7 april 2011 van de EU-brancheverenigingen die de luchthavens (ACI-Europe), de onafhankelijke afhandelaars (IAHA) en de vakbonden (European Transport Federation ETF) vertegenwoordigen. Beschikbaar op: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%20070411.pdf>.

Aangezien de stabiliteit van de werkgelegenheid in de sector zwaar te lijden heeft gehad, benadrukten de werknemers dat sociale problemen moeten worden aangepakt (met name de overname van personeel) en drukten zij hun bezorgdheid uit over de invoering van te veel concurrentie, omdat dit gevolgen kan hebben voor de arbeidsomstandigheden.

De luchthavenexploitanten riepen op tot betere coördinatie op luchthavens en drukten de wens uit om duidelijk te worden erkend als grondcoördinatoren. Sommige luchthavenexploitanten verzetten zich tegen verdere marktliberalisering omdat zij van mening zijn dat dit ten koste zou gaan van de kwaliteit op hun luchthavens en de kosten zou doen toenemen.

De onafhankelijke grondaafhandelaars benadrukten dat er behoefte is aan eerlijker concurrentie tussen de verschillende verleners van grondaafhandelingsdiensten. Zij zijn met name voorstander van strengere eisen voor grondaafhandelingsactiviteiten die worden uitgevoerd door luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen.

Bijna alle belanghebbenden zijn voorstander van een verbetering van de kwaliteit van de diensten.

2.2. Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Het permanente toezicht van de Commissie op de toepassing van de richtlijn inzake grondaafhandelingsdiensten is aangevuld door diverse externe studies, waarvan de resultaten beschikbaar zijn op de website van de Commissie. Ingevolge het verzoek van het Europees Parlement in zijn resolutie van 11 oktober 2007⁶ heeft de Commissie in 2008-2009⁷ een uitgebreide studie uitgevoerd over de toepassing en de gevolgen van de richtlijn, waarbij met name werd gekeken naar werkgelegenheid, veiligheid en beveiliging. In 2010 heeft de Commissie de opdracht gegeven voor een studie over de eventuele herziening van de richtlijn⁸.

2.3. Effectbeoordeling

In de effectbeoordeling wordt een overzicht gegeven van de verschillende opties die in overweging zijn genomen. Er zijn vier beleidspakketten (naast het behoud van het bestaande kader) in overweging genomen om na te gaan hoe Richtlijn 96/67/EG kan worden herzien.

Beleidspakket 1 verbetert het systeem aan de hand van minimale wijzigingen van de richtlijn en door, waar mogelijk, richtsnoeren te verstrekken. Dit beleidspakket omvat: volledige openstelling van de markt voor zelfafhandeling, richtsnoeren inzake goedkeuringseisen, verduidelijking van de definities en meer gedetailleerde eisen voor de scheiding van rekeningen, gecentraliseerde infrastructuur, onderaanbesteding, en het Comité van

⁶ Resolutie van het Europees Parlement van 11 oktober 2007 over luchthavencapaciteit en inchecken: naar een efficiënter beleid. (2007/2092(INI)), beschikbaar op: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=NL&reference=P6-TA-2007-0433>

⁷ 'Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007', Airport Research Center, februari 2009. Beschikbaar op: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ "Mogelijke herziening van Richtlijn 96/67/EG betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap", Steer Davies Gleave, juni 2010. Beschikbaar op: http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

luchthavengebruikers⁹. Wat de coördinatie op luchthavenniveau betreft, bevat het pakket richtsnoeren inzake onderaannesteding en geharmoniseerde aanbestedingscriteria. Het pakket voorziet ook in een minimumopleiding en in de raadpleging van personeelsvertegenwoordigers over aanbestedingen.

Beleidspakket 2 streeft ernaar het huidige systeem te verbeteren aan de hand van ambitieuzere maatregelen. Het voorziet in de volledige openstelling van de zelfafhandelingsmarkt en de verhoging van het aantal afhandelaars voor derde partijen op grote luchthavens tot drie. Verdere maatregelen zijn de wederzijdse erkenning van goedkeuringen en geharmoniseerde aanbestedingscriteria, beter beheer van gecentraliseerde infrastructuur, wettelijke scheiding van luchthavenexploitanten en langere duur van aanbestedingen. Het pakket bevat nieuwe eisen inzake onderaannesteding, een definitie van de rol van luchthavenexploitanten in de algemene activiteiten (en eventueel minimumeisen), en verplichtingen inzake de rapportering van prestaties. Het voorziet ook in minimumopleiding en toestemming voor de lidstaten om personeel over te nemen tegen dezelfde voorwaarden voor diensten waartoe de toegang beperkt is.

Beleidspakket 2' is vergelijkbaar met beleidspakket 2 maar bevat verschillende maatregelen met betrekking tot minder betwiste probleemgebieden. Het verschil ligt in het feit dat de goedkeuring op EU-niveau wordt geregeld en dat de minimumkwaliteitseisen op EU-niveau worden vastgesteld.

Beleidspakket 3 streeft ernaar het huidige systeem te verbeteren met zeer intensieve beleidsmaatregelen die zorgen voor volledige harmonisering van het wetgevingskader voor de grondafhandelingsmarkt: volledige openstelling van de grondafhandelingsmarkt en uniforme markttoegang via beter beheer van gecentraliseerde infrastructuur, de invoering van een EU-goedkeuring, de afschaffing van het recht van luchthavenexploitanten om grondafhandelingsdiensten te verlenen op hun luchthaven. Wat de operationele coördinatie van de luchthaven betreft, bevat het pakket onderaannestedingseisen, een definitie van de rol van luchthavenexploitanten in de algemene activiteiten (en eventueel minimumeisen) en verplichtingen inzake de rapportering van prestaties. Dit pakket voorziet in de volledige overname van personeel bij aanbestedingsprocedures en de verlening van vergunningen voor sleutelpersoneel.

De aanbevelingen van de effectbeoordelingsraad zijn in acht genomen, met als belangrijkste wijzigingen: de behoefte aan een duidelijker probleemomschrijving, verduidelijking van de bepalingen inzake sociale bescherming bij de overname van personeel, de verruiming van het gamma haalbare beleidsalternatieven en een betere vergelijking van de beleidsalternatieven.

In de effectbeoordeling wordt aangetoond dat alleen beleidspakket 2 volledig tegemoetkomt aan de vastgestelde doelstellingen. Er moet worden gezorgd voor een passend evenwicht tussen sociale en economisch effecten. Dit beleidspakket vormt de basis voor dit voorstel.

⁹ Het Comité van luchthavengebruikers is een comité met vertegenwoordigers van de luchthavengebruikers (bv. luchtvaartmaatschappijen) op elke luchthaven.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Samenvatting van het voorstel

Volledige openstelling van de zelfafhandelingsmarkt en verhoging van het minimumaantal dienstverleners op grote luchthavens tot drie.

Richtlijn 96/67/EG verleent de lidstaten toestemming om, voor vier categorieën diensten, de zelfafhandeling of afhandeling voor derde partijen te beperken tot twee dienstverleners. Als gevolg daarvan hebben luchtvaartmaatschappijen op sommige luchthavens een beperkte keuze tussen twee verleners voor deze diensten, en mogen ze niet altijd aan zelfafhandeling doen.

Elke luchthavengebruiker moet toestemming krijgen om aan zelfafhandeling te doen. Bovendien mag het aantal afhandelaars voor derde partijen niet minder dan drie bedragen op grote luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar.

Wederzijdse erkenning van goedkeuringen op basis van geharmoniseerde eisen

Driekwart van de lidstaten beschikken over een goedkeuringssysteem met tal van verschillende administratieve eisen waaraan de verleners van grondafhandelingsdiensten of zelfafhandelaars moeten voldoen in de EU. De wederzijdse erkenning van nationale goedkeuringen op basis van geharmoniseerde eisen zal de administratieve kosten voor de dienstverleners doen dalen en een aantal hinderpalen voor markttoegang uit de weg ruimen.

Beter beheer van gecentraliseerde infrastructuur¹⁰

Gecentraliseerde infrastructuur is van essentieel belang voor de prestaties van grondafhandelingsdiensten. Bij gebrek aan een duidelijk wetgevingskader kunnen concurrentievervalsingen ontstaan op de grondafhandelingsmarkt. Het voorstel voorziet in een duidelijk wetgevingskader voor de definitie van gecentraliseerde infrastructuur en voor de vergoedingen die aan leveranciers van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchtvaartmaatschappijen worden gevraagd voor het gebruik van de gecentraliseerde infrastructuur.

Wettelijke scheiding tussen luchthavens en hun grondafhandelingsactiviteiten

Als een luchthaven zelf grondafhandelingsdiensten verleent, moet erop worden toegezien dat de door die luchthaven verleende grondafhandelingsdiensten niet onrechtmatig profijt trekken van de beheersactiviteiten van de luchthaven.

Het huidige systeem van gescheiden rekeningen voor luchthavens die aan grondafhandeling doen, valt zeer moeilijk te controleren en wordt als ontoereikend ervaren om eerlijke concurrentie te waarborgen. In het voorstel worden luchthavens ertoe opgeroepen hun grondafhandelingsactiviteiten onder te brengen in een aparte juridische entiteit, die gescheiden is van de activiteiten op het gebied van luchthavenbeheer.

Verbeterde aanbestedingsprocedure

Momenteel kunnen verleners van grondafhandelingsdiensten worden geselecteerd voor een maximumperiode van 7 jaar, maar dit wordt als ontoereikend ervaren om de kosten van de

¹⁰ Gecentraliseerde infrastructuur is infrastructuur die gebruikt wordt voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten die door hun complexiteit, kosten of milieueffect niet mogen worden gedeeld of vermenigvuldigd.

grondapparatuur af te schrijven. Het voorstel voorziet in een verhoging van de maximumduur tot tien jaar.

Het voorstel bevat verdere specificaties betreffende de details van de selectieprocedure voor verleners van beperkte diensten, teneinde een harmonieuze toepassing te garanderen en ervoor te zorgen dat de geselecteerde bedrijven inderdaad het best geschikt zijn om de grondafhandelingsdiensten te verlenen.

Bij de selectie van de verleners van beperkte grondafhandelingsdiensten moet het comité van luchthavengebruikers worden geconsulteerd. Het voorstel bevat bepalingen voor procedureregels voor het comité van luchthavengebruikers, teneinde belangenconflicten te vermijden in het geval van luchtvaartmaatschappijen die ook grondafhandelingsdiensten verlenen.

Verduidelijking van de regels voor onderaanbesteding

Onderaanbesteding vergroot de soms noodzakelijke flexibiliteit voor verleners van grondafhandelingsdiensten, maar onderaanbesteding en meervoudige onderaanbesteding kunnen ook leiden tot capaciteitsbeperkingen en een negatief effect hebben op de veiligheid.

Het voorstel bevat dan ook duidelijke regels voor onderaanbesteding, waarbij verleners van grondafhandelingsdiensten toestemming krijgen om diensten uit te besteden, maar onderaanbesteding door luchthavens en zelfafhandelende luchtvaartmaatschappijen alleen is toegestaan in gevallen van overmacht. Meervoudige onderaanbesteding wordt verboden.

Rol van het beheersorgaan van de luchthaven in de coördinatie van de gronddiensten

De crisis waardoor het luchtvervoer vorig jaar werd getroffen naar aanleiding van slechte weersomstandigheden, toonde aan dat er behoefte is aan betere coördinatie van de grondactiviteiten op luchthavens. Sommige luchthavens bleken slecht bestand tegen de crisis, ook wat het verlenen van grondafhandelingsdiensten betreft. Het is des te belangrijker de veerkracht in crisissituaties te verbeteren omdat problemen op één luchthaven een krachtig domino-effect in het hele netwerk veroorzaken.

Het beheersorgaan van de luchthaven moet verantwoordelijk zijn voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie. Op grote luchthavens, die bijzonder belangrijk zijn voor het Europese luchtvervoersnetwerk, moet het beheersorgaan er bovendien voor zorgen dat deze activiteiten worden gecoördineerd via gezamenlijke besluitvorming op de luchthaven (Cooperative Decision Making, CDM) en een echt rampenplan.

De verantwoordelijkheid van luchthavenexploitanten voor minimumkwaliteitseisen voor grondafhandelingsactiviteiten moet worden gedefinieerd in een gedelegeerde handeling

Als de kwaliteit van een verlener van grondafhandelingsdiensten ondermaats is, kan dit het luchthavensysteem dusdanig verstoren dat alle belanghebbenden in de luchtvervoerssector er gevolgen van ondervinden. De belanghebbenden hebben overigens aangegeven dat het gebrek aan gemeenschappelijke minimumkwaliteitseisen voor alle verleners van grondafhandelingsdiensten op een luchthaven een van de zwakke punten was van de huidige richtlijn.

Het voorstel voorziet in de vaststelling van minimumkwaliteitseisen waaraan alle verleners van grondafhandelingsdiensten en alle zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten voldoen.

De verplichting tot rapportering van de prestaties van grondafhandelingsdiensten moet worden vastgesteld in een gedelegeerde handeling

Voldoende, onafhankelijke en gecentraliseerde gegevens over de prestaties van grondafhandelingsdiensten zullen helpen bij de identificatie van passende toekomstige beleidsmaatregelen. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten worden verplicht om verslag uit te brengen over de prestaties van hun grondafhandelingsdiensten.

Verplichte minimumopleiding voor personeel

In een arbeidsintensieve sector als grondafhandeling hebben permanente ontwikkeling en opleiding van het personeel een sterke impact op de kwaliteit van de diensten. Omgekeerd vergroot slecht opgeleid personeel het risico op ondermaatse kwaliteit, hetgeen met name de veiligheid en beveiliging van grondafhandelingsdiensten in het gedrang kan brengen. Het voorstel voorziet in de invoering van minimumopleidingseisen voor alle verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchtvaartmaatschappijen, teneinde de veiligheid en beveiliging van de activiteiten te garanderen en een gelijk speelveld tot stand te brengen voor alle exploitanten.

De mogelijkheid voor lidstaten om een verplichting in te voeren om in het geval van een aanbestedingsprocedure personeel over te nemen onder dezelfde voorwaarden

Volgens de jurisprudentie van het Hof van justitie van de Europese Unie¹¹ heerst er momenteel ambiguïteit met betrekking tot de maatregelen die lidstaten mogen nemen bij een wijziging van verlener van grondafhandelingsdiensten waartoe de toegang beperkt is.

Het personeelsverloop in de grondafhandelingssector is hoog en lijkt gedeeltelijk te worden veroorzaakt door de richtlijn. Dienstverleners die in het kader van een aanbestedingsprocedure worden geselecteerd om diensten te verlenen waartoe de toegang beperkt is, mogen deze diensten slechts gedurende een beperkte maximumperiode verlenen. Het aanbestedingssysteem lijkt dus het personeelsverloop aan te moedigen. Aangezien dit personeelsverloop een negatief effect kan hebben op de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten, moet verduidelijking worden gegeven bij de regels inzake de overname van personeel die verder gaat dan hetgeen reeds bepaald is in Richtlijn 2001/23/EG inzake de overdracht van ondernemingen, en moeten de lidstaten in staat worden gesteld om voor passende werkgelegenheid en werkomstandigheden te zorgen.

3.2. Rechtsgrondslag

Het voorstel is gebaseerd op artikel 100 VWEU.

3.3. Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen onvoldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt omdat luchtvaartmaatschappijen actief zijn op een eengemaakte luchtvaartmarkt en verleners van grondafhandelingsdiensten ook hun diensten verlenen op een Europese of internationale markt. Het kader voor grondafhandelingsdiensten kan niet

¹¹ Zaak C-460/02, Commissie tegen Italië, arrest van 9 december 2004. Zaak C-386/03, Commissie tegen Duitsland, 14 juli 2005.

worden vastgesteld op een lager regelgevingsniveau. Individuele acties van lidstaten kunnen de werking van de interne markt in het gedrang brengen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen beter worden verwezenlijkt door optreden van de EU. De Europese regels inzake grondafhandeling zijn een essentieel onderdeel van de randvoorwaarden voor de Europese wetgeving inzake de interne luchtvaartmarkt, aangezien een eerlijk, transparant en niet-discriminerend systeem voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten van essentieel belang is voor de totstandbrenging van efficiënte en kwaliteitsvolle grondafhandelingsdiensten, welke een sleutelfunctie vervullen in de luchtvaartketen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

3.4. Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De extra last voor marktdeelnemers en nationale autoriteiten blijft beperkt tot hetgeen nodig is om de efficiëntie en de algehele kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten te verbeteren. Het voorstel brengt aanzienlijke kosten met zich mee, met name voor de verbetering van het beheer van gecentraliseerde infrastructuur, de juridische scheiding van luchthavens en de rapporteringsverplichtingen, maar deze zullen naar verwachting worden gecompenseerd door de grote economische en kwaliteitsvoordelen.

3.5. Keuze van instrumenten

Het voorgestelde instrument is een verordening. Andere instrumenten zouden niet geschikt zijn. Aangezien geharmoniseerde minimumkwaliteitseisen op luchthavens nodig zijn om de gate-to-gate-benadering ten uitvoer te leggen en aangezien de voorwaarden voor markttoegang verder moeten worden geharmoniseerd om eerlijker concurrentie op de grondafhandelingsmarkt te garanderen, biedt het in 1996 gekozen wetgevingsinstrument, namelijk een richtlijn, niet meer genoeg flexibiliteit.

Het wetgevingsinstrument moet algemeen toepasselijk zijn.

Een verordening komt tegemoet aan de behoefte aan harmonisering van de grondafhandelingsmarkt op EU-niveau, een kwestie die als problematisch werd ervaren. De meest problemen met het huidige wetgevingskader houden verband met de uiteenlopende tenuitvoerlegging door de lidstaten.

Het meest geschikte wetgevingsinstrument is dan ook een verordening, aangezien de andere opties onvoldoende in staat zijn de doelstellingen te verwezenlijken.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OPTIONELE ELEMENTEN

5.1. Intrekking van bestaande wetgeving

De vaststelling van het voorstel zal leiden tot de intrekking van de bestaande Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap.

5.2. Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking van Richtlijn 96/67/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap¹⁴ voorziet in de geleidelijke openstelling van de grondafhandelingsmarkt.
- (2) Luchthavens en grondafhandelingsdiensten zijn van essentieel belang voor de goede werking van het luchtvervoer en spelen een sleutelrol in de luchtvaartketen. Grondafhandelingsdiensten hebben betrekking op alle luchtvaartgerelateerde activiteiten die op de grond op luchthavens worden verleend aan individuele luchtvaartmaatschappijen.
- (3) In de verklaring die in oktober 2010 is opgesteld op de luchtvaarttop te Brugge wordt erkend dat de EU-regels moeten worden hervormd om het concurrentievermogen van elke schakel in de luchtvervoersketen te bevorderen (zoals luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, andere dienstverleners).

¹² PB C van , blz..

¹³ PB C van , blz..

¹⁴ PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36.

- (4) In het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte"¹⁵ is bepaald dat het verbeteren van de markttoegang en het verlenen van kwaliteitsdiensten op luchthavens van vitaal belang is voor de levenskwaliteit van de burgers en voor de totstandbrenging van de interne Europese vervoersruimte.
- (5) Door de verdere geleidelijke openstelling van de grondafhandelingsmarkt en de invoering van geharmoniseerde eisen voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten zal de efficiëntie en de algemene kwaliteit van grondafhandelingsdiensten waarschijnlijk verbeteren, zowel voor luchtvaartmaatschappijen als voor passagiers en expediteurs. Dit moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van alle luchthavenactiviteiten.
- (6) Aangezien er behoefte is aan nieuwe, geharmoniseerde minimumkwaliteitseisen op luchthavens om de gate-to-gate-benadering voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten uitvoer te leggen, en aan verdere harmonisering om de voordelen van de geleidelijke openstelling van de grondafhandelingsmarkt, namelijk een verbetering van de kwaliteit en efficiëntie van de grondafhandelingsdiensten, volledig te benutten, moet Richtlijn 96/67/EG worden vervangen door een verordening.
- (7) Vrije toegang tot de grondafhandelingsmarkt hangt samen met de efficiënte werking van EU-luchthavens, voor zover voorzien wordt in passende garanties. De vrije toegang tot de grondafhandelingsmarkt moet geleidelijk tot stand worden gebracht en moet worden aangepast aan de eisen van de sector.
- (8) De geleidelijke openstelling van de markt in het kader van Richtlijn 96/67/EG heeft al positieve resultaten opgeleverd in termen van verbeterde efficiëntie en kwaliteit. Het is dan ook passend de geleidelijke openstelling voort te zetten.
- (9) Elke luchthavengebruiker moet toestemming krijgen om aan zelfafhandeling te doen. Tegelijkertijd moet een duidelijke en restrictieve definitie van zelfafhandeling worden behouden om misbruik en negatieve effecten op de markt voor afhandeling voor derde partijen te voorkomen.
- (10) Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten kan de toegang tot de markt stuiten op belemmeringen in verband met veiligheid, beveiliging, capaciteit en beschikbare ruimte. Het moet dan ook mogelijk zijn het aantal geautoriseerde verleners van dergelijke grondafhandelingsdiensten te beperken.
- (11) In bepaalde gevallen kunnen de belemmeringen inzake veiligheid, beveiliging, capaciteit en beschikbare ruimte zo groot zijn dat zij verdere beperkingen inzake markttoegang of zelfafhandeling kunnen rechtvaardigen, voor zover deze beperkingen relevant, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn. In dergelijke gevallen moeten de lidstaten het recht hebben om vrijstellingen van de bepalingen van deze verordening te vragen.
- (12) Dergelijke vrijstellingen hebben tot doel de luchthavenautoriteiten in staat te stellen deze belemmeringen op te heffen of althans te beperken. Dergelijke vrijstellingen dienen door de Commissie te worden goedgekeurd.

¹⁵ COM(2011) 144 definitief.

- (13) De handhaving van effectieve en eerlijke concurrentie vereist dat, in geval van beperking van het aantal verleners van grondafhandelingsdiensten, deze worden gekozen via een open, transparante en niet-discriminerende procedure. De bijzonderheden van een dergelijke procedure moeten verder worden gespecificeerd.
- (14) De luchthavengebruikers moeten worden geraadpleegd bij de selectie van de verleners van grondafhandelingsdiensten omdat ze veel belang hebben bij de kwaliteit en prijs van deze diensten.
- (15) Het is dan ook noodzakelijk regels op te stellen voor de vertegenwoordiging van en raadpleging van luchthavengebruikers, met name bij de selectie van verleners van grondafhandelingsdiensten.
- (16) In de context van de selectie van verleners van grondafhandelingsdiensten op een luchthaven moet het in bepaalde omstandigheden en onder specifieke voorwaarden mogelijk zijn de openbaredienstverplichting uit te breiden tot andere luchthavens in dezelfde geografische regio van de betrokken lidstaat.
- (17) Het is niet duidelijk of lidstaten bij een wijziging van verlener van grondafhandelingsdiensten waartoe de toegang beperkt is, de nieuwe dienstverlener kunnen verplichten het personeel over te nemen. Aangezien de niet-overname van het personeel een negatief effect kan hebben op de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten, moet verduidelijking worden gegeven bij de regels inzake de overname van personeel die verder gaat dan hetgeen reeds bepaald is in Richtlijn 2001/23/EG inzake de overdracht van ondernemingen, en moeten de lidstaten in staat worden gesteld om voor passende werkgelegenheid en werkomstandigheden te zorgen.
- (18) Om de goede en vlotte werking van luchtvervoersactiviteiten op luchthavens te waarborgen, de veiligheid en beveiliging van luchthaventerreinen te garanderen, het milieu te beschermen en ervoor te zorgen dat de toepasselijke sociale voorschriften en regels worden nageleefd, moet een passende goedkeuring worden afgegeven voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten. Aangezien de meeste lidstaten beschikken over systemen voor het afgeven van een goedkeuring voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten, maar er grote verschillen bestaan tussen deze systemen, moet een geharmoniseerd goedkeuringssysteem worden ingevoerd.
- (19) Om te garanderen dat alle dienstverleners en zelfafhandelende luchthavengebruikers economisch voldoende solide zijn, betrouwbaar zijn, voldoende verzekerd zijn en een goede kennis hebben van grondafhandelingsactiviteiten en de luchthavenomgeving, en om een gelijk speelveld tot stand te brengen, moeten minimumeisen worden vastgesteld voor het afgeven van goedkeuringen.
- (20) Open toegang tot de gecentraliseerde luchthaveninfrastructuur en een duidelijk wetgevingskader voor de definitie van de gecentraliseerde infrastructuur is van essentieel belang voor de efficiënte verlening van grondafhandelingsdiensten. Het moet echter mogelijk zijn een vergoeding te vragen voor de gecentraliseerde infrastructuur.
- (21) Deze vergoeding moet niet-discriminerend zijn en op transparante wijze worden berekend. De vergoeding mag niet hoger zijn dan wat nodig is om de kosten van de

terbeschikkingstelling van de gecentraliseerde infrastructuur te dekken, inclusief een redelijk rendement van de activa.

- (22) Het beheersorgaan van de luchthaven en/of elk ander beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur van die luchthaven moet de luchthavengebruikers regelmatig raadplegen over de definitie van de infrastructuur en het niveau van de vergoeding.
- (23) Het beheersorgaan van de luchthaven mag ook zelf grondafhandelingsdiensten verlenen. Aangezien het beheersorgaan van de luchthaven via zijn beslissingen ook aanzienlijke invloed kan uitoefenen op de mededinging tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, moeten de luchthavens worden verplicht om hun grondafhandelingsdiensten onder te brengen in een juridische entiteit die gescheiden is van de juridische entiteit voor infrastructuurbeheer.
- (24) Om luchthavens in staat te stellen hun functie van infrastructuurbeheerder te vervullen, om de veiligheid en beveiliging van luchthaventerreinen te garanderen en om de veerkracht van grondafhandelingsdiensten in crisissituaties te waarborgen, moet het beheersorgaan van de luchthaven ook verantwoordelijk zijn voor de goede coördinatie van grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven. Het beheersorgaan van de luchthaven moet bij het Performance Review Body van Eurocontrol verslag uitbrengen over de coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven met het oog op geconsolideerde optimalisering.
- (25) Het beheersorgaan van de luchthaven, een overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, moet ook de bevoegdheid hebben om de noodzakelijke regels vast te stellen voor de goede werking van de luchthaveninfrastructuur.
- (26) Het is nodig verplichte minimumkwaliteitseisen vast te stellen waaraan verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten voldoen om de algemene kwaliteit van de diensten te garanderen en een gelijk speelveld voor alle exploitanten tot stand te brengen.
- (27) Teneinde de prestaties in de hele luchtvaartketen te verbeteren en de gate-to-gate-benadering ten uitvoer te leggen, moeten de verleners van grondafhandelingsdiensten en de zelfafhandelende luchthavengebruikers bij de Commissie verslag uitbrengen over hun prestaties.
- (28) In een arbeidsintensieve sector als grondafhandeling hebben permanente ontwikkeling en opleiding van het personeel een sterke impact op de kwaliteit van de diensten. Daarom moeten minimumopleidingseisen worden vastgesteld om de kwaliteit van de activiteiten te garanderen, voor wat de betrouwbaarheid, veerkracht, veiligheid en beveiliging betreft, en om een gelijk speelveld voor alle exploitanten tot stand te brengen.
- (29) Onderaanbesteding vergroot de flexibiliteit van de verleners van grondafhandelingsdiensten. Onderaanbesteding en meervoudige onderaanbesteding kunnen echter ook leiden tot capaciteitsbeperkingen en negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en beveiliging. Daarom moet onderaanbesteding worden beperkt en moeten de regels voor onderaanbesteding worden verduidelijk.

- (30) De bij deze verordening erkende rechten mogen alleen worden toegekend aan verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit derde landen wanneer strikte wederkerigheid in acht wordt genomen. Indien er geen sprake is van wederkerigheid moet de Commissie het recht krijgen om te beslissen dat een lidstaat of lidstaten deze rechten moet(en) opschorten.
- (31) De lidstaten moeten de bevoegdheid behouden om adequate sociale bescherming te garanderen voor het personeel van bedrijven die grondafhandelingsdiensten verlenen.
- (32) Om te garanderen dat geharmoniseerde verzekeringseisen gelden voor verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers moet de Commissie worden gemachtigd om besluiten vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag, voor wat de verzekeringseisen voor verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers betreft. Om te garanderen dat geharmoniseerde en geactualiseerde verplichtingen gelden inzake de minimumkwaliteitseisen voor grondafhandelingsdiensten en inzake de rapporteringsverplichtingen voor verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers, moet de Commissie worden gemachtigd om besluiten vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag, voor wat betreft de specificaties voor minimumkwaliteitseisen voor grondafhandelingsdiensten en de specificaties voor de inhoud en verspreiding van rapporteringsverplichtingen voor verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers. Het is bijzonder belangrijk dat de Commissie passende raadplegingen houdt tijdens haar voorbereidende werken, ook op deskundigenniveau, en dat het specifieke bij Besluit 98/500/EG opgerichte sectorale comité voor sociale dialoog daarbij wordt betrokken.
- (33) Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.
- (34) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren¹⁶.
- (35) De raadplegingsprocedure moet worden gebruikt om uitvoeringsbesluiten vast te stellen over vrijstellingen op de graad van openstelling van de grondafhandelingsmarkt voor derde partijen en voor zelfafhandelende luchtvaartmaatschappijen, aangezien deze besluiten slechts een beperkt toepassingsgebied hebben.
- (36) De raadplegingsprocedure moet ook worden gebruikt voor de vaststelling van uitvoeringsbesluiten over de uitbreiding van een openbaredienstverplichting door een lidstaat tot een luchthaven op een eiland, aangezien deze besluiten slechts een beperkt toepassingsgebied hebben.

¹⁶ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

- (37) De onderzoeksprocedure moet worden gebruikt voor de vaststelling van uitvoeringsbesluiten over de volledige of gedeeltelijke opschorting van het recht op toegang tot de grondafhandelingsmarkt op het grondgebied van een lidstaat voor verleners van grondafhandelingsdiensten en luchthavengebruikers uit een derde land.
- (38) Aangezien het doel van deze verordening, namelijk de homogener toepassing van de EU-wetgeving inzake grondafhandelingsdiensten wegens het internationale karakter van het luchtvervoer niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in dat artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om dit doel te bereiken.
- (39) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar waarover op 18 september 2006 te Córdoba een akkoord is bereikt tijdens de eerste ministeriële bijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar, zal de op 2 december 1987 te Londen afgelegde gemeenschappelijke verklaring over de luchthaven van Gibraltar vervangen, en de volledige naleving ervan zal als de naleving van de verklaring van 1987 worden beschouwd.
- (40) Richtlijn 96/67/EG dient derhalve te worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Hoofdstuk I — Toepassingsgebied en definities

Artikel 1 Toepassingsgebied

De verordening is van toepassing op elke luchthaven die zich bevindt op het grondgebied van een lidstaat welke onder de bepalingen van het Verdrag valt en die voor commercieel verkeer is opengesteld.

De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.

Artikel 2 Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) "luchthaven": elk terrein dat speciaal is ingericht om luchtvaartuigen de mogelijkheid te bieden om te landen, op te stijgen of manoeuvres uit te voeren, met inbegrip van de eventueel bijbehorende installaties ten behoeve van het verkeer van en de dienstverlening aan luchtvaartuigen en de nodige installaties ten behoeve van commerciële luchtdiensten;

- (b) "luchthavenbeheerder": de instantie die, eventueel in combinatie met andere activiteiten, aan de nationale wet- of regelgeving de taak ontleent om de luchthaveninfrastructuur te beheren en de activiteiten van de verschillende op de luchthaven of in het desbetreffende luchthavensysteem aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren;
- (c) "luchthavengebruiker": iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die naar of vanaf de desbetreffende luchthaven door de lucht passagiers, post en/of vracht vervoert;
- (d) "grondafhandeling": de diensten die op een luchthaven aan een gebruiker worden verleend, zoals uiteengezet in de bijlage;
- (e) "zelfafhandeling": situatie waarbij een gebruiker voor zichzelf rechtstreeks een of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract afsluit, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft; in het kader van deze verordening; met het oog op de toepassing van deze verordening worden luchthavengebruikers onderling niet als derde partijen beschouwd als:
 - de ene een meerderheidsbelang in de andere heeft, of
 - een zelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;
- (f) "verlener van grondafhandelingsdiensten": iedere natuurlijke of rechtspersoon die aan derden een of meer categorieën grondafhandelingsdiensten verleent;
- (g) "gecentraliseerde infrastructuur": specifieke installaties en/of faciliteiten op een luchthaven die, om technische, milieu-, kostengerelateerde of capaciteitsredenen niet kunnen worden gedeeld of vermenigvuldigd en waarvan de beschikbaarheid essentieel en noodzakelijk is voor de prestaties van de grondafhandelingsdiensten;
- (h) "onderaanbesteding": het sluiten van een contract door een verlener van grondafhandelingsdiensten, in de hoedanigheid van hoofdcontractant, of – uitzonderlijk – door een zelfafhandelende luchthavengebruiker met een derde partij die "onderaannemer" wordt genoemd, waarbij de onderaannemer een of meer categorieën (of subcategorieën) grondafhandelingsdiensten verleent;
- (i) "goedkeuring": een goedkeuring die door de bevoegde autoriteit aan een onderneming wordt verleend om de in de goedkeuring vermelde grondafhandelingsdiensten te verlenen;
- (j) "onafhankelijke toezichhoudende autoriteit": de in artikel 11 van Richtlijn 2009/12/EG bedoelde autoriteit.

Hoofdstuk II — Algemene voorafgaande eisen

Artikel 3

De luchthavenbeheerder

1. Wanneer het beheer en de exploitatie van een luchthaven niet bij één beheerder maar bij verschillende afzonderlijke beheerders berusten, wordt elk van hen voor de

toepassing van deze verordening geacht deel uit te maken van de luchthavenbeheerder.

2. Wanneer er voor verscheidene luchthavens slechts één enkele luchthavenbeheerder bestaat, wordt elk van deze luchthavens voor de toepassing van deze verordening afzonderlijk in aanmerking genomen.

Artikel 4

Het comité van luchthavengebruikers

1. Elke betrokken luchthaven richt een comité op met vertegenwoordigers van luchthavengebruikers of organisaties die luchthavengebruikers vertegenwoordigen (het "comité van luchthavengebruikers").
2. Alle luchthavengebruikers hebben het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van het comité of desgewenst zich daar te laten vertegenwoordigen door een organisatie die daartoe wordt aangewezen. Deze organisatie mag echter geen grondafhandelingsdiensten verlenen op de desbetreffende luchthaven.
3. Het comité van luchthavengebruikers stelt schriftelijk zijn procedureregels op, inclusief stemregels.

De stemregels omvatten specifieke bepalingen over hoe moet worden voorkomen dat in het comité van luchthavengebruikers belangenconflicten ontstaan omdat in het comité luchthavengebruikers aanwezig zijn die ook grondafhandelingsdiensten verlenen op de desbetreffende luchthaven. Met name wanneer het comité van luchthavengebruikers wordt geraadpleegd in de loop van een selectieprocedure, overeenkomstig de artikelen 8 en 9, zijn luchthavengebruikers die zich kandidaat hebben gesteld om een of meer grondafhandelingsdiensten te verlenen aan derde partijen, niet stemgerechtigd.

4. De stemmen in het comité van luchthavengebruikers worden zodanig gewogen dat:
 - (a) een individuele luchthavengebruiker op een luchthaven, ongeacht het verkeersvolume dat hij jaarlijks vervoert, niet meer dan 49% van de totale stemmen mag hebben;
 - (b) luchthavengebruikers die aan zelfafhandeling doen hoogstens een derde van de totale stemmen mogen hebben.
5. Het beheersorgaan van de luchthaven doet dienst als secretariaat voor het comité van luchthavengebruikers.

Als het beheersorgaan van de luchthaven dit weigert of als het comité van luchthavengebruikers dit niet aanvaardt, wijst het beheersorgaan van de luchthaven een andere entiteit aan die door het comité van luchthavengebruikers moet worden aanvaard. Het secretariaat van het comité van luchthavengebruikers houdt een lijst bij van de luchthavengebruikers of hun vertegenwoordigers die deel uitmaken van het comité van luchthavengebruikers.

6. Het secretariaat van het comité van luchthavengebruikers stelt notulen op van elke vergadering van het comité. Deze notulen moeten een getrouwe weergave vormen van de standpunten en stemresultaten tijdens de vergadering.

Hoofdstuk III — Openstelling van de grondafhandelingsmarkt

DEEL 1 ZELFAFHANDELING

Artikel 5 Zelfafhandeling

Het staat elke luchthavengebruiker vrij aan zelfafhandeling te doen.

DEEL 2 GRONDAFHANDELING VOOR DERDE PARTIJEN

Artikel 6 Grondafhandeling voor derde partijen

1. Verleners van grondafhandelingsdiensten hebben vrije toegang tot de markt voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten aan derde partijen op alle luchthavens met een verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht per jaar gedurende minstens de voorgaande drie jaren.
2. Voor de in lid 1 bedoelde luchthavens mogen de lidstaten beperkingen opleggen aan het aantal dienstverleners dat toestemming krijgt om de volgende categorieën grondafhandelingsdiensten te verlenen:
 - (a) bagageafhandeling;
 - (b) platformafhandeling;
 - (c) brandstof- en olielevering;
 - (d) vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig, zowel bij aankomst en vertrek als bij transfer.

De lidstaten mogen dit aantal echter niet beperken tot minder dan twee dienstverleners voor elke categorie grondafhandelingsdiensten of, voor luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar gedurende minstens de voorgaande drie jaren, tot minder dan drie dienstverleners voor elke categorie grondafhandelingsdiensten.

3. Op luchthavens waar het aantal dienstverleners overeenkomstig lid 2 van dit artikel of overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder (a) en (c), beperkt is tot twee of meer, moet minstens een van de geautoriseerde dienstverleners niet rechtstreeks of onrechtstreeks worden gecontroleerd door:

- (a) het beheersorgaan van de luchthaven,
- (b) een gebruiker die in de loop van het jaar voorafgaande aan dat waarin die dienstverleners worden geselecteerd, meer dan 25% van de op de luchthaven geregistreerde passagiers of vracht heeft vervoerd,
- (c) een orgaan dat rechtstreeks of onrechtstreeks het beheersorgaan van de luchthaven als vermeld onder (a), of een gebruiker als vermeld onder (b), controleert of door hen wordt gecontroleerd.

Controle berust op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of gezamenlijk, met inachtneming van alle feitelijke en juridische omstandigheden, zoals geïnterpreteerd door het Hof van Justitie van de Europese Unie, het mogelijk maken een beslissende invloed uit te oefenen op de dienstverleners.

4. Wanneer zij het aantal geautoriseerde dienstverleners beperken overeenkomstig lid 2, mogen de lidstaten niet verhinderen dat een luchthavengebruiker, ongeacht het deel van de luchthaven dat aan hem is toegewezen, voor elke categorie grondafhandelingsdiensten waarvoor een beperking geldt, een effectieve keuze heeft, onder de in de leden 2 en 3 bepaalde voorwaarden, tussen minstens:
 - twee verleners van grondafhandelingsdiensten, of
 - drie verleners van grondafhandelingsdiensten, voor luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar gedurende minstens de drie voorgaande jaren.
5. Wanneer een luchthaven een van de in dit artikel vastgestelde minima voor vrachtvervoer bereikt zonder het overeenkomstige minimum voor passagiersvervoer te bereiken, is deze verordening niet van toepassing op de categorieën grondafhandelingsdiensten die uitsluitend voor passagiers bestemd zijn.
6. Elke luchthaven die gedurende minstens drie opeenvolgende jaren minstens 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht afhandelt, maar waarvan het jaarlijks verkeer vervolgens onder de drempel van 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht daalt, houdt zijn markt gedurende minstens de eerste drie jaar na het jaar waarin het verkeer onder de drempel is gezakt, open voor verleners van afhandelingsdiensten voor derde partijen.
7. Elke luchthaven die gedurende minstens drie opeenvolgende jaren minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht afhandelt, maar waarvan het jaarlijks verkeer vervolgens onder de drempel van 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht daalt, houdt zijn markt gedurende minstens de eerste drie jaar na het jaar waarin het verkeer onder de drempel is gezakt, open voor verleners van afhandelingsdiensten voor derde partijen.

Artikel 7

Selectie van dienstverleners

1. Dienstverleners die grondafhandelingsdiensten mogen verlenen op een luchthaven waarop het aantal dienstverleners overeenkomstig artikel 6 of artikel 14 is beperkt,

worden geselecteerd op basis van een transparante, open en niet-discriminerende aanbestedingsprocedure.

2. De aanbestedingsautoriteit is:
 - (a) het beheersorgaan van de luchthaven, voor zover het:
 - geen soortgelijke grondafhandelingsdiensten verleent, en
 - rechtstreeks noch onrechtstreeks controle uitoefent over een onderneming die dergelijke diensten verleent; en
 - geen enkel belang in een dergelijke onderneming heeft;
 - (b) een bevoegde autoriteit die onafhankelijk is van het beheersorgaan van de luchthaven, in alle andere gevallen.
3. Het comité van luchthavengebruikers heeft in geen enkele fase van de selectieprocedure toegang tot de inschrijvingen van de kandidaten. Als het beheersorgaan van de luchthaven niet de aanbestedingsautoriteit is, heeft het in geen enkele fase van de selectieprocedure toegang tot de inschrijvingen van de kandidaten.
4. Na de Commissie in kennis te hebben gesteld, mag een lidstaat in de aanbestedingsvoorwaarden bepalen dat de verleners van grondafhandelingsdiensten een openbaredienstverplichting moeten nakomen met betrekking tot luchthavens die perifere gebieden of ontwikkelingsgebieden bedienen welke deel uitmaken van het grondgebied van die lidstaat, indien de dienstverleners op deze luchthavens geen grondafhandelingsdiensten willen verlenen zonder overheidssteun (bv. exclusieve rechten of vergoedingen), maar deze luchthavens van vitaal belang zijn voor de toegankelijkheid van de desbetreffende lidstaat. Deze bepaling laat de EU-regels inzake staatssteun onverlet.
5. De aanbestedingsprocedure wordt geopend en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
6. De aanbestedingsautoriteit selecteert de dienstverleners in twee fasen:
 - (a) een erkenningsprocedure, om de geschiktheid van de kandidaten te beoordelen; en
 - (b) een gunningsprocedure, om de geautoriseerde dienstverlener(s) te selecteren.

Artikel 8 *Erkenningsprocedure*

1. Tijdens de erkenningsprocedure gaat de aanbestedingsautoriteit na of de kandidaten aan een aantal minimumcriteria beantwoorden. De aanbestedingsautoriteit stelt deze minimumcriteria vast na overleg met het comité van luchthavengebruikers en het beheersorgaan van de luchthaven, als dit beheersorgaan niet zelf de aanbestedingsautoriteit is.

2. Onder meer de volgende minimumcriteria zijn van toepassing:
 - (a) de kandidaat moet beschikken over een geldige goedkeuring die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk IV inzake goedkeuringsprocedures;
 - (b) de kandidaat moet aantonen dat hij bekwaam is en moet zich er schriftelijk toe verbinden de relevante bepalingen en regels toe te passen, inclusief de toepasselijke arbeidswetgeving, collectieve overeenkomsten en gedragsregels en kwaliteitseisen op de luchthaven.
3. De aanbestedingsautoriteit stelt een shortlist op van de kandidaten die voldoen aan de criteria van de erkenningsprocedure.

Artikel 9
Gunningsprocedure

1. Tijdens de gunningsprocedure selecteert de aanbestedingsautoriteit een dienstverlener uit de kandidaten op de shortlist en gunt hij de vergunning aan deze dienstverlener, na overleg met het comité van luchthavengebruikers en het beheersorgaan van de luchthaven, als dit beheersorgaan niet zelf de aanbestedingsautoriteit is.
2. Om de dienstverlener te selecteren, worden de inschrijvingen van de kandidaten getoetst aan een lijst van gunningscriteria. De gunningscriteria moeten relevant, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn. De aanbestedingsautoriteit stelt de gunningscriteria vast na overleg met het comité van luchthavengebruikers en het beheersorgaan van de luchthaven, als dit beheersorgaan niet zelf de aanbestedingsautoriteit is.
3. Onder meer de volgende gunningscriteria zijn van toepassing:
 - (a) de samenhang en geloofwaardigheid van het ondernemingsplan, beoordeeld op basis van een kostenberekeningsmodel;
 - (b) het kwaliteitsniveau van de activiteiten, beoordeeld op basis van een representatief vluchtschema, inclusief – voor zover relevant – efficiënt gebruik van personeel en apparatuur, de uiterste termijn voor het inleveren van bagage en vracht, de afleveringstijden voor bagage en vracht, en de maximale omlooptijden;
 - (c) de geschiktheid van de materiële hulpmiddelen, wat de beschikbaarheid en milieuvriendelijkheid van de apparatuur betreft;
 - (d) de geschiktheid van de menselijke hulpbronnen, wat de ervaring van het personeel en de geschiktheid van het opleidings-/kwalificatieprogramma betreft;
 - (e) de kwaliteit van informatie- en communicatietechnologie;
 - (f) de kwaliteit van de organisatorische planning;

(g) de milieuprestaties.

4. Het relatieve gewicht van de gunningscriteria is vermeld in de uitnodiging tot inschrijving en de relevante documenten. Aan elk gunningscriteria wordt een puntenvork toegekend, met een passende maximumspreiding. De aanbestedingsautoriteit mag een minimumaantal punten vaststellen die de kandidaten voor bepaalde gunningscriteria moeten behalen. De vaststelling van een minimumaantal punten moet op niet-discriminerende wijze gebeuren en moet duidelijk worden vermeld in de uitnodiging tot inschrijving en de relevante documenten. De aanbestedingsautoriteit mag de in de uitnodiging tot inschrijving vastgestelde gunningscriteria niet schrappen of opsplitsen en geen gunningscriteria toevoegen.
5. De vergunning om grondafhandelingsdiensten te verlenen op de desbetreffende luchthaven wordt toegekend aan de kandidaat die het hoogste totale aantal punten en tegelijk een minimumaantal punten voor bepaalde gunningscriteria heeft behaald.
6. Luchthavengebruikers die zich kandidaat stellen om grondafhandelingsdiensten voor derde partijen te verlenen of die aan zelfafhandeling doen, worden niet geraadpleegd tijdens de gunningsprocedure.
7. De aanbestedingsautoriteit zorgt ervoor dat het gunningsbesluit en de motivering van dit besluit openbaar worden gemaakt.

Artikel 10

Selectieperiode en stopzetting van activiteiten

1. Verleners van grondafhandelingsdiensten krijgen een vergunning voor een periode van minstens zeven en hoogstens tien jaar, behalve in geval van vrijstelling voor zelfafhandeling of grondafhandeling voor derde partijen, zoals bepaald in artikel 14, lid 1. De precieze periode waarvoor de dienstverleners een vergunning krijgen en de datum waarop de activiteiten van start gaan, worden duidelijk vermeld in de uitnodiging tot inschrijving.
2. Een verlener van grondafhandelingsdiensten begint diensten te verlenen binnen een maand na de in de uitnodiging tot inschrijving vermelde startdatum. In gemotiveerde gevallen mag de aanbestedingsautoriteit, op verzoek van de verlener van grondafhandelingsdiensten en na raadpleging van het comité van luchthavengebruikers, deze periode met hoogstens zes maanden verlengen. Na afloop van deze periode is de vergunning niet meer geldig.
3. De aanbestedingsautoriteit anticipeert op het einde van de vergunningsperiode en zorgt ervoor dat dienstverleners die na een nieuwe uitnodiging tot inschrijving zijn geselecteerd, hun activiteiten mogen starten op de dag na de laatste dag van de vergunningsperiode van de vorige geselecteerde dienstverlener(s).
4. Wanneer een verlener van grondafhandelingsdiensten zijn activiteiten stopzet vóór het einde van de periode waarvoor hij een vergunning heeft gekregen, wordt hij vervangen op basis van de in de artikelen 7, 8 en 9 en het onderhavige artikel beschreven selectieprocedure. Elke dienstverlener die zijn activiteiten stopzet, stelt de relevante aanbestedingsautoriteit minstens zes maanden vóór hij de luchthaven

verlaat in kennis van zijn voornemen om zijn activiteiten stop te zetten. Er kan een boete worden opgelegd aan de dienstverlener als hij de aanbestedingsautoriteit niet voldoende van tevoren in kennis stelt, tenzij de dienstverlener kan aantonen dat er sprake is van overmacht.

5. Als een dienstverlener zijn activiteiten stopzet vóór het einde van de periode waarvoor hij een vergunning heeft gekregen en, alvorens de luchthaven te verlaten, de aanbestedingsautoriteit onvoldoende tijd laat om een nieuwe dienstverlener te selecteren, zodat er op de desbetreffende luchthaven een tijdelijk monopolie op bepaalde grondafhandelingsdiensten ontstaat, geeft de lidstaat voor een beperkte periode van hoogstens tien maanden een vergunning af aan een verlener van grondafhandelingsdiensten zonder gebruik te maken van de in de artikelen 7, 8 en 9 en het onderhavige artikel vastgestelde selectieprocedure.

Als de lidstaat er niet in slaagt een verlener van grondafhandelingsdiensten te vinden voor deze beperkte periode, reguleert hij de prijzen van de grondafhandelingsdiensten waarvoor een tijdelijk monopolie is ontstaan tot een nieuwe dienstverlener deze grondafhandelingsdiensten begint te verlenen op de luchthaven.

6. De aanbestedingsautoriteit stelt het comité van luchthavengebruikers en, voor zover van toepassing, de beheersautoriteit van de luchthaven in kennis van besluiten die overeenkomstig de artikelen 7, 8 en 9 en het onderhavige artikel zijn genomen.
7. De artikelen 7, 8 en 9 en het onderhavige artikel zijn niet van toepassing op de gunning van openbare contracten en concessies, welke onder andere bepalingen van de EU-wetgeving vallen.

Artikel 11

Het beheersorgaan van de luchthaven als verlener van grondafhandelingsdiensten

1. Wanneer het aantal dienstverleners op grond van artikel 6 wordt beperkt, kan de luchthavenbeheerder zelf grondafhandelingsdiensten verlenen zonder dat hij aan de in de artikelen 7 tot en met 10 vastgestelde selectieprocedure wordt onderworpen. De luchthavenbeheerder mag ook een vergunning afgeven aan een dienstverlener om grondafhandelingsdiensten te verlenen op de desbetreffende luchthaven, zonder deze aan die procedure te onderwerpen:
 - (a) als hij deze onderneming rechtstreeks of onrechtstreeks controleert;
 - (b) als deze onderneming de luchthavenbeheerder rechtstreeks of onrechtstreeks controleert.
2. Als het beheersorgaan van een luchthaven dat grondafhandelingsdiensten verleent overeenkomstig lid 1 niet meer beantwoordt aan de voorwaarden van lid 1, mag deze dienstverlener grondafhandelingsdiensten blijven verlenen gedurende een periode van vijf jaar, zonder aan de in de artikelen 7 tot en met 10 vastgestelde selectieprocedure te worden onderworpen. De dienstverlener stelt de relevante aanbestedingsautoriteit minstens zes maanden van tevoren in kennis van het nakende einde van deze periode van vijf jaar. Er kan een boete worden opgelegd aan de dienstverlener als hij de aanbestedingsautoriteit niet voldoende van tevoren in kennis

stelt, tenzij de dienstverlener kan aantonen dat er sprake is van overmacht. Als de dienstverlener zijn activiteiten stopzet vóór het einde van de periode van vijf jaar, is artikel 10, leden 4 en 5, van toepassing.

Artikel 12

Bescherming van de rechten van werknemers in geval van overname van personeel voor diensten waarvoor markttoegangsbeperkingen gelden

1. Dit artikel is alleen van toepassing op grondafhandelingsdiensten waarvoor de lidstaat in kwestie het aantal dienstverleners heeft beperkt overeenkomstig artikel 6 of 14.
2. Als een verlener van de in lid 1 bedoelde grondafhandelingsdiensten na de in de artikelen 7 tot en met 10 vastgestelde selectieprocedure zijn vergunning om deze diensten te verlenen, verliest, kunnen de lidstaten de verlener(s) van grondafhandelingsdiensten die daarna deze diensten zullen verlenen, verplichten om aan het personeel dat deze diensten eerder verleende de rechten toe te kennen die zij zouden hebben gehad indien een overgang in de zin van Richtlijn 2001/23/EG van de Raad¹⁷ had plaatsgevonden.
3. De lidstaten beperken de in lid 2 vermelde verplichting tot de werknemers van de vorige dienstverlener die betrokken waren bij het verlenen van de diensten waarvoor de vorige dienstverlener zijn vergunning heeft verloren, en die vrijwillig aanvaardden om in dienst te treden bij de nieuwe dienstverlener(s).
4. De lidstaten beperken de in lid 2 vermelde verplichting zodanig dat ze in verhouding staat tot het volume van de activiteiten die effectief worden overgedragen aan de andere dienstverlener(s).
5. Als een lidstaat een verplichting in de zin van lid 2 oplegt, wordt in de aanbestedingsdocumenten voor de in de artikelen 7 tot en met 10 vastgestelde selectieprocedure een lijst opgenomen van de desbetreffende personeelsleden, met vermelding van de relevante bijzonderheden van de contractuele rechten van de personeelsleden en de omstandigheden waaruit blijkt dat de personeelsleden betrokken waren bij het verlenen van de diensten in kwestie.
6. Als een verlener van grondafhandelingsdiensten stopt met aan een luchthavengebruiker grondafhandelingsdiensten te verlenen die een aanzienlijk gedeelte vormen van de grondafhandelingsactiviteiten van die dienstverlener, in gevallen die niet onder lid 2 vallen, of als een zelfafhandelende luchthavengebruiker besluit te stoppen met zelfafhandeling, kunnen de lidstaten aan de verlener(s) van grondafhandelingsdiensten of zelfafhandelende luchthavengebruiker die deze grondafhandelingsdiensten daarna verleent, verplichten om eerder in dienst genomen personeel de rechten te verlenen waarop zij recht zouden hebben indien een overgang in de zin van Richtlijn 2001/23/EG had plaatsgevonden.

¹⁷ Richtlijn 2001/23/EG van de Raad van 12 maart 2001 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende het behoud van de rechten van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen van ondernemingen of vestigingen, PB L 82 van 22.3.2001, blz. 16.

7. De lidstaten beperken de in lid 6 vermelde verplichting tot de werknemers van de vorige dienstverlener die betrokken waren bij het verlenen van de grondafhandelingsdiensten die de vorige dienstverlener heeft stopgezet, en die vrijwillig aanvaarden om in dienst te treden bij de nieuwe dienstverlener(s) of zelfafhandelende luchthavengebruiker.
8. De lidstaten beperken de in lid 6 vermelde verplichting tot de werknemers van de zelfafhandelende luchthavengebruiker die betrokken waren bij het verlenen van de grondafhandelingsdiensten die de zelfafhandelende luchthavengebruiker stopzet, en die vrijwillig aanvaarden om in dienst te treden bij de nieuwe dienstverlener(s) of zelfafhandelende luchthavengebruiker.
9. De lidstaten beperken de in lid 6 vermelde verplichting zodanig dat ze in verhouding staat tot het volume van de activiteiten die effectief worden overgedragen aan de andere dienstverlener of zelfafhandelende luchthavengebruiker.
10. De lidstaten mogen aan managers en arbeiders op een passend niveau de taak toevertrouwen om op basis van een onderhandelde overeenkomst de praktische regelingen voor de tenuitvoerlegging van dit artikel vast te stellen.
11. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van alle uit hoofde van dit artikel genomen maatregelen.

Artikel 13
Luchthavens op eilanden

Voor de selectie van verleners van grondafhandelingsdiensten op een luchthaven als bedoeld in de artikelen 7 tot en met 10, kan een lidstaat de openbardienstverplichting uitbreiden tot andere luchthavens op zijn grondgebied, voor zover

- (a) deze luchthavens op eilanden in dezelfde geografische regio zijn gelegen; en
- (b) dergelijke luchthavens elk een verkeersvolume hebben van minstens 100 000 passagiersbewegingen per jaar;
- (c) en deze vrijstelling door de Commissie is goedgekeurd.

Het besluit inzake de goedkeuring van de uitbreiding vormt een uitvoeringshandeling die wordt vastgesteld volgens de in artikel 43, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure. Deze bepaling laat de EU-regels inzake staatssteun onverlet.

**DEEL 3 VRIJSTELLINGEN VOOR ZELFAFHANDELING EN
GRONDAFHANDELING VOOR DERDE PARTIJEN**

Artikel 14
Vrijstellingen

1. Wanneer het op een luchthaven door specifieke beperkingen van de beschikbare ruimte of capaciteit, met name wegens congestie en de bezettingsgraad van de

oppervlakte, onmogelijk is de markt en/of de uitvoering van zelfafhandeling open te stellen tot het in deze verordening voorgeschreven niveau, kan de betrokken lidstaat besluiten:

- (a) het aantal dienstverleners voor een of meer andere categorieën grondafhandelingsdiensten dan die welke in artikel 6, lid 2, zijn bedoeld, op de volledige luchthaven of een deel ervan te beperken, waarbij artikel 6, lid 3, van toepassing is;
- (b) een of meer van de in artikel 6, lid 2, vermelde categorieën grondafhandelingsdiensten op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht voor te behouden aan één dienstverlener;
- (c) een of meer van de in artikel 6, lid 2, vermelde categorieën grondafhandelingsdiensten op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht voor te behouden aan een of twee dienstverleners, waarbij artikel 6, lid 3, van toepassing is in het geval van een beperking tot twee dienstverleners;
- (d) zelfafhandeling, als bedoeld in artikel 5, voor te behouden aan een beperkt aantal luchthavengebruikers, mits deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden gekozen.

2. Elke in lid 1 bedoelde vrijstelling:

- (a) vermeldt de categorie(ën) diensten waarvoor een vrijstelling wordt toegestaan en de specifieke beperkingen inzake beschikbare ruimte of capaciteit die de vrijstelling rechtvaardigen;
- (b) gaat vergezeld van een plan met passende maatregelen die erop gericht zijn deze beperkingen weg te nemen.

3. Vrijstellingen mogen:

- (a) niet leiden tot concurrentievervalsingen tussen dienstverleners en/of luchthavengebruikers die aan zelfafhandeling doen;
- (b) geen grotere omvang hebben dan noodzakelijk.

4. Ten minste zes maanden voordat een vrijstelling die zij voornemens zijn toe te kennen op grond van lid 1, van kracht wordt, stellen de lidstaten de Commissie in kennis van die vrijstelling en van de redenen die de vrijstelling rechtvaardigen.

5. Als de Commissie een besluit tot kennisgeving van een vrijstelling ontvangt, publiceert zij een samenvatting van de aangemelde vrijstelling in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en nodigt zij de belanghebbende partijen uit opmerkingen te maken.

6. De Commissie onderwerpt het door de lidstaat aangemelde afwijkingsbesluit aan een grondig onderzoek. De Commissie stelt een gedetailleerde analyse van de situatie op en bestudeert de door de lidstaat aangemelde maatregelen om na te gaan of de

beperking waarop de lidstaat zich beroept, ook effectief bestaat, en of het inderdaad onmogelijk is de markt en/of de uitvoering van zelfafhandeling open te stellen tot het in deze verordening voorgeschreven niveau.

7. Na dit onderzoek en na raadpleging van de betrokken lidstaat kan de Commissie het besluit van de lidstaat goedkeuren of zich daartegen verzetten indien zij van oordeel is dat de beperkingen waarop de lidstaat zich beroept niet zijn vastgesteld of niet ernstig genoeg zijn om een vrijstelling te rechtvaardigen. Na overleg met de betrokken lidstaat kan de Commissie de lidstaat ook verplichten de omvang van de vrijstelling aan te passen of de vrijstelling te beperken tot die delen van een luchthaven waar de belemmeringen waarop de lidstaat zich beroept, zijn vastgesteld.
8. Het besluit van de Commissie wordt uiterlijk zes maanden na de volledige kennisgeving door de lidstaat genomen en wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
9. De in de leden 7 en 8 van dit artikel bedoelde uitvoeringsbesluiten worden vastgesteld volgens de in artikel 43, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.
10. De door de lidstaten op grond van lid 1 toegekende vrijstellingen mogen niet langer dan drie jaar gelden, behalve de vrijstellingen die krachtens lid 1, onder (b) en (c), zijn toegekend. Uiterlijk zes maanden vóór het einde van die periode moet de lidstaat over elk verzoek om vrijstelling een nieuw besluit nemen, waarop eveneens de bepalingen van dit artikel van toepassing zijn.
11. De op grond van lid 1, onder (b) en (c), toegekende vrijstellingen mogen niet langer dan twee jaar gelden. Op basis van de overwegingen in lid 1 kan een lidstaat evenwel verzoeken om deze periode één keer met twee jaar te verlengen. De Commissie neemt een besluit over een dergelijk verzoek. Het uitvoeringsbesluit wordt vastgesteld volgens de in artikel 43, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

Artikel 15

Raadpleging van de verleners van grondafhandelingsdiensten en van luchthavengebruikers

Het beheersorgaan van de luchthaven stelt een procedure op om met het comité van luchthavengebruikers en de ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen overleg te plegen over de toepassing van deze verordening. Dit overleg heeft onder meer betrekking op de prijzen van de grondafhandelingsdiensten waarvoor krachtens artikel 14, lid 1, onder (b) en (c), een vrijstelling is toegekend en op de organisatie van de dienstverlening. Er wordt minstens een overlegvergadering per jaar georganiseerd. Het beheersorgaan van de luchthaven stelt notulen op van deze vergadering, die desgevraagd naar de Commissie worden verstuurd.

Hoofdstuk IV — Goedkeuringsprocedures

Artikel 16

De vereiste om een passende goedkeuring te verkrijgen die in alle EU-lidstaten wordt erkend

1. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht gedurende minstens drie opeenvolgende jaren, mag geen enkele onderneming grondafhandelingsdiensten verlenen, noch als verlener van grondafhandelingsdiensten, noch als gebruiker die aan zelfafhandeling doet, tenzij zij een passende goedkeuring heeft gekregen. Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een goedkeuring.
2. Elke lidstaat wijst een bevoegde autoriteit ("goedkeuringsautoriteit") aan die onafhankelijk is van de beheersorganen van de luchthaven en bevoegd is voor de afgifte van goedkeuringen voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten.
3. De bevoegde goedkeuringsautoriteit verleent of handhaaft geen goedkeuringen wanneer niet is voldaan aan een van de in dit hoofdstuk gestelde eisen.

Artikel 17

Voorwaarden voor het verlenen van een goedkeuring

1. Een onderneming krijgt een goedkeuring van de goedkeuringsautoriteit van een lidstaat als:
 - (a) ze gevestigd en geregistreerd is in een lidstaat;
 - (b) de structuur van de onderneming de bevoegde goedkeuringsautoriteit in staat stelt de bepalingen van dit hoofdstuk toe te passen;
 - (c) ze voldoet aan de financiële voorwaarden, als bedoeld in artikel 18;
 - (d) ze voldoet aan de bepalingen inzake betrouwbaarheid, als bedoeld in artikel 19;
 - (e) ze voldoet aan de bepalingen inzake de kwalificaties van het personeel, als bedoeld in artikel 20;
 - (f) ze voldoet aan de bepalingen met betrekking tot een exploitatiehandleiding, als bedoeld in artikel 21;
 - (g) ze voldoet aan de verzekeringsvoorwaarden, als bedoeld in artikel 22.
2. Lid 1, onder (a), (c) en (d), is niet van toepassing op zelfafhandelende luchthavengebruikers die geen grondafhandelingsdiensten verlenen aan derde partijen. Luchthavengebruikers die een goedkeuring voor zelfafhandeling hebben gekregen, mogen op basis van deze goedkeuring geen afhandeling voor derde partijen verrichten.

3. Een onderneming die een goedkeuring aanvraagt of heeft gekregen, moet de nationale voorschriften inzake sociale bescherming, milieubescherming en luchthavenbeveiliging naleven in alle lidstaten waarin ze actief is.

Artikel 18

Financiële voorwaarden voor het verlenen van een goedkeuring

1. Een onderneming die een goedkeuring aanvraagt, mag niet bij een insolventie-, faillissements- of soortgelijke procedure betrokken zijn.
2. De goedkeuringsautoriteit zal nauwgezet beoordelen of een onderneming die een goedkeuring aanvraagt, kan aantonen dat zij:
 - (a) gedurende een periode van 24 maanden vanaf het begin van de activiteiten te allen tijde haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verplichtingen kan nakomen, en
 - (b) gedurende een periode van drie maanden vanaf het begin van de activiteiten haar vaste en variabele kosten kan dekken die voortvloeien uit de activiteiten volgens haar bedrijfsplan en die op realistische veronderstellingen zijn gebaseerd, zonder dat rekening wordt gehouden met haar inkomsten uit de activiteiten.
3. Voor de toepassing van de in lid 1 bedoelde beoordeling verstrekt elke aanvrager zijn geauditeerde rekeningen voor de twee voorgaande financiële jaren.
4. Voor de toepassing van de in lid 2 vermelde beoordeling verstrekt elke aanvrager een bedrijfsplan voor ten minste de eerste drie jaren van de activiteiten. Het bedrijfsplan bevat ook nadere gegevens betreffende de financiële banden tussen de aanvrager en eventuele andere commerciële activiteiten waarbij de aanvrager rechtstreeks of via gelieerde ondernemingen betrokken is. De aanvrager verstrekt ook alle relevante informatie, en met name de volgende gegevens:
 - (a) een balansraming, met een winst-en-verliesrekening voor de volgende drie jaar;
 - (b) geraamde cashflow en liquiditeitsplannen voor de eerste drie jaren van de activiteiten;
 - (c) bijzonderheden over de financiering van de aankoop/huur van apparatuur met, in het geval van leasing, de voorwaarden van elk contract, voor zover relevant.

Artikel 19

Bewijs van betrouwbaarheid

1. Een onderneming die een goedkeuring aanvraagt, moet bewijzen dat zij in het meest recente jaar belastingen en socialezekerheidsbijdragen heeft betaald in de lidstaat waar zij activiteiten verricht of, indien zij geen activiteiten verricht in de Unie, in haar land van oorsprong.

2. De onderneming moet ook bewijzen dat de personen die permanent en effectief de activiteiten van de onderneming beheren, betrouwbaar zijn en niet failliet zijn verklaard. Met betrekking tot onderdanen van lidstaten aanvaardt de goedkeuringsautoriteit als voldoende bewijs dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de onderneming is gevestigd en geregistreerd of de lidstaat waar de persoon zijn permanente verblijfplaats heeft, documenten voorleggen waaruit blijkt dat aan de eisen is voldaan.
3. Als de lidstaat waar de onderneming is gevestigd en geregistreerd of de lidstaat waar de persoon zijn permanente verblijfplaats heeft de in lid 2 vermelde documenten niet verstrekt, worden deze documenten vervangen door een verklaring onder ede of — in de lidstaten waar de verklaring onder ede niet bestaat — door een plechtige verklaring die door de betrokkene wordt afgelegd ten overstaan van een bevoegde rechterlijke of administratieve instantie, of, in voorkomend geval, van een notaris of een bevoegde beroepsorganisatie van de lidstaat waar de persoon zijn permanente verblijfplaats heeft. Deze instantie, notaris of bevoegde beroepsorganisatie geeft een attest af waaruit blijkt dat deze verklaring onder ede of deze plechtige verklaring bewijskracht heeft.

Artikel 20
Kwalificaties van het personeel

Een onderneming die een goedkeuring aanvraagt, moet aantonen dat haar werknemers over de kwalificaties, beroepservaring en anciënniteit beschikken die nodig zijn voor de uitvoering van de activiteiten waarvoor zij een goedkeuring aanvraagt.

Artikel 21
Exploitatiehandleiding

Een onderneming die een goedkeuring aanvraagt, verstrekt een exploitatiehandleiding voor de relevante activiteiten, die de volgende informatie bevat:

- (a) organisatieschema, management, beschrijving van verantwoordelijkheden en taken, toerekenbaarheid;
- (b) vermogen om de activiteiten veilig uit te oefenen in de context van een luchthaven;
- (c) beleid inzake apparatuur;
- (d) kwalificatievereisten voor werknemers en overeenkomstige opleidingseisen en opleidingsplan;
- (e) procedures voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer;
- (f) standaardafhandelingsprocedures, inclusief coördinatie met luchthavengebruikers en beheersorganen van luchthavens, coördinatie van activiteiten en specifieke afhandelingsprocedures voor specifieke klanten;
- (g) rampenbestrijdingsbeleid;

- (h) procedures voor beveiligingsbeheer.

Artikel 22
Verzekeringsvoorschriften

1. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers in de Unie moeten verzekerd zijn tegen hun specifiek met grondafhandeling verband houdende aansprakelijkheid voor schade op het grondgebied van een lidstaat waarvoor een recht op vergoeding bestaat.
2. De Commissie krijgt de bevoegdheid om nadere bijzonderheden inzake de verzekeringseisen en de minimumbedragen vast te stellen aan de hand van een gedelegeerde handeling overeenkomstig artikel 42.

Artikel 23
Geldigheid van een goedkeuring

1. Een goedkeuring is geldig voor een periode van vijf jaar.
2. Een goedkeuring is geldig voor de categorieën en/of subcategorieën die in de goedkeuring zijn gespecificeerd.
3. De verlener van grondafhandelingsdiensten moet desgevraagd te allen tijde aan de bevoegde goedkeuringsautoriteit kunnen aantonen dat hij aan alle eisen van dit hoofdstuk voldoet.
4. De bevoegde goedkeuringsautoriteit houdt toezicht op de naleving van de eisen van dit hoofdstuk. Zij gaat in elk geval in de volgende gevallen na of deze eisen zijn nageleefd:
 - (a) wanneer vermoed wordt dat er een potentieel probleem is; of
 - (b) op verzoek van de goedkeuringsautoriteit van een andere lidstaat; of
 - (c) op verzoek van de Commissie.
5. Er moet een nieuwe goedkeuringsaanvraag worden ingediend wanneer een grondafhandelingsonderneming:
 - (a) niet binnen twaalf maanden na het verkrijgen van een goedkeuring met de activiteiten is begonnen; of
 - (b) haar activiteiten gedurende meer dan twaalf maanden heeft gestaakt.
6. Een grondafhandelingsonderneming stelt de goedkeuringsautoriteit:
 - (a) vooraf in kennis ingrijpende wijzigingen in de omvang van haar activiteiten;
 - (b) in kennis van eventuele insolventieprocedures die tegen de onderneming zijn opgestart.

Artikel 24
Intrekking van de goedkeuring

1. De goedkeuring mag te allen tijde worden ingetrokken als de verlener van grondafhandelingsdiensten of de zelfafhandelende luchthavengebruiker om redenen die hem zijn aan te rekenen, niet voldoet aan de criteria van dit hoofdstuk. De redenen voor de intrekking worden meegedeeld aan de betrokken verlener van grondafhandelingsdiensten of zelfafhandelende luchthavengebruiker en aan de goedkeuringsautoriteiten in de andere lidstaten.
2. De goedkeuringsautoriteit trekt de goedkeuring in als de verlener van grondafhandelingsdiensten de goedkeuringsautoriteit opzettelijk of door onachtzaamheid foute informatie verschaft over een belangrijk punt.

Artikel 25
Goedkeuringsbesluiten

1. De bevoegde goedkeuringsautoriteit neemt zo spoedig mogelijk, en uiterlijk twee maanden nadat alle vereiste informatie is ingediend, een besluit over een aanvraag, waarbij met alle beschikbare gegevens rekening wordt gehouden. Het besluit wordt meegedeeld aan de aanvrager en de goedkeuringsautoriteiten in de andere lidstaten. Een weigering wordt met redenen omkleed.
2. De goedkeuring mag alleen worden geweigerd als de verlener van grondafhandelingsdiensten of de zelfafhandelende luchthavengebruiker om redenen die hem zijn aan te rekenen, niet voldoet aan de criteria van dit hoofdstuk.
3. De procedures voor de toekenning en intrekking van goedkeuringen worden bekendgemaakt door de goedkeuringsautoriteit, die de Commissie daarvan in kennis stelt.

Artikel 26
Wederzijdse erkenning van goedkeuringen

Een goedkeuring die overeenkomstig dit hoofdstuk in een lidstaat wordt afgegeven, verleent een exploitant het recht om grondafhandelingsdiensten te verlenen, als verlener van grondafhandelingsdiensten of als zelfafhandelende luchthavengebruiker, in alle lidstaten waarop de goedkeuring betrekking heeft en onverminderd beperkingen inzake markttoegang overeenkomstig de artikelen 6 en 14.

Hoofdstuk V — Verplichtingen voor beheersorganen van luchthavens en van gecentraliseerde infrastructuur

Artikel 27

Toegang tot gecentraliseerde infrastructuur en installaties

1. Dit artikel is alleen van toepassing op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht gedurende minstens de drie voorgaande jaren.
2. Het beheersorgaan van de luchthaven publiceert een lijst van de gecentraliseerde infrastructuur op de luchthaven.
3. Het beheer van de gecentraliseerde infrastructuur mag worden voorbehouden aan het beheersorgaan van de luchthaven of een ander orgaan, dat verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers kan verplichten om gebruik te maken van die infrastructuur. Het beheer van die infrastructuur vindt plaats op transparante, objectieve en niet-discriminerende wijze.
4. Het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, de overheidsinstantie of een ander orgaan dat het beheersorgaan van de luchthaven controleert, besluit, op objectieve basis en na overleg met het comité van luchthavengebruikers en de ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen op de luchthaven, welke infrastructuur moet worden gecentraliseerd. Het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, de overheidsinstantie of een ander orgaan dat het beheersorgaan van de luchthaven controleert, ziet erop toe dat alle infrastructuur of installaties die onder de definitie van "gecentraliseerde infrastructuur" vallen als dusdanig worden aangewezen en dat de in dit hoofdstuk uiteengezette eisen worden nageleefd met betrekking tot die infrastructuur of installaties.
5. Als het comité van luchthavengebruikers het oneens is met het besluit van het beheersorgaan van de luchthaven om bepaalde infrastructuur al dan niet te centraliseren of met het toepassingsgebied van de centralisering, kan het de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit van de betrokken lidstaat vragen te beslissen of de betrokken infrastructuur al dan niet moet worden gecentraliseerd en in welke mate.
6. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers hebben open toegang tot de luchthaveninfrastructuur, de gecentraliseerde infrastructuur en de luchthaveninstallaties, in de mate die nodig is om hun activiteiten te kunnen uitvoeren. Het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover relevant, het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur of de overheidsinstanties of andere organen die het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover relevant, het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur controleren, kunnen relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende voorwaarden stellen voor deze toegang.

7. De voor grondafhandeling beschikbare ruimten op de luchthaven worden verdeeld over de verschillende dienstverleners en de verschillende zelfafhandelende luchthavengebruikers, met inbegrip van nieuwe dienstverleners, voor zover dit nodig is voor het uitoefenen van hun rechten en teneinde effectieve en eerlijke concurrentie mogelijk te maken op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende regels en criteria.
8. Als een besluit over het toepassingsgebied van de gecentraliseerde infrastructuur wordt voorgelegd aan de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit, overeenkomstig lid 5 van dit artikel, is de in artikel 6 van Richtlijn 2009/12/EG vastgestelde procedure van toepassing.

Artikel 28

Vergoedingen voor gecentraliseerde infrastructuur en installaties

1. Dit artikel is alleen van toepassing op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht gedurende minstens de drie voorgaande jaren.
2. Indien een vergoeding moet worden betaald voor het gebruik van gecentraliseerde infrastructuur of luchthaveninstallaties, ziet het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur erop toe dat het niveau van de vergoeding wordt vastgesteld op basis van relevante, objectieve en niet-discriminerende criteria.
3. Het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur heeft het recht zijn kosten terug te verdienen en een redelijk rendement te halen uit de opgelegde vergoedingen. De vergoedingen vormen een tegenprestatie voor een dienst.
4. De in lid 1 vermelde vergoedingen worden vastgesteld op het niveau van de individuele luchthavens, na raadpleging van het comité van luchthavengebruikers en de ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen op de luchthaven. Het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover relevant, het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur verstrekt het comité van luchthavengebruikers en de ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen op de luchthaven jaarlijks informatie over de elementen op basis waarvan de vergoedingen zijn vastgesteld. Deze informatie behelst ten minste het volgende:
 - (a) een lijst van de verschillende diensten en infrastructuren die in ruil voor de vergoedingen ter beschikking worden gesteld;
 - (b) de methode die gebruikt is bij het vaststellen van de vergoedingen;
 - (c) de algemene kostenstructuur van de faciliteiten en diensten waarop de vergoedingen betrekking hebben;
 - (d) de inkomsten uit de verschillende vergoedingen, de totale kosten van de diensten waarvoor vergoedingen moeten worden betaald en het rendement op de activa;

- (e) eventuele overheidsfinanciering van de faciliteiten en diensten waarop de vergoedingen betrekking hebben;
 - (f) de voorspelde resultaten van eventuele omvangrijke geplande investeringen in termen van hun effect op de capaciteit van de luchthaven.
5. Het beheersorgaan van de luchthaven publiceert het niveau van de vergoedingen, inclusief een gedetailleerde lijst van de verleende diensten, om aan te tonen dat de vergoedingen die worden gevraagd voor de terbeschikkingstelling van gecentraliseerde infrastructuur en ruimte voor grondafhandeling en het verstrekken van essentiële diensten in verband met het verlenen van grondafhandelingsdiensten uitsluitend dienen om de daarmee verband houdende kosten geheel of gedeeltelijk te dekken. Voor zover relevant deelt het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur het niveau van de vergoedingen mee aan het beheersorgaan van de luchthaven, inclusief een gedetailleerde lijst van de verstrekte diensten.
 6. Als het comité van luchthavengebruikers het oneens is met een door het beheerscomité van de luchthaven of, voor zover relevant, het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur vastgestelde vergoeding, kan het de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit van de betrokken lidstaat vragen een beslissing te nemen over het niveau van de vergoeding.
 7. Als een besluit over het niveau van een vergoeding wordt voorgelegd aan de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit, overeenkomstig lid 6 van dit artikel, is de in artikel 6 van Richtlijn 2009/12/EG vastgestelde procedure van toepassing.

Artikel 29
Juridische scheiding

1. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiers of 50 000 vracht gedurende minstens de voorgaande drie jaar, moet het beheersorgaan van de luchthaven of het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur, als het grondafhandelingsdiensten voor derde partijen verleent, een afzonderlijke juridische entiteit oprichten voor de uitvoering van deze grondafhandelingsactiviteiten.

Deze entiteit moet qua rechtsvorm, organisatie en besluitvorming onafhankelijk zijn van alle entiteiten die betrokken zijn bij het beheer van de luchthaveninfrastructuur als het beheersorgaan van de luchthaven grondafhandelingsdiensten verleent aan derde partijen, en van alle entiteiten die betrokken zijn bij de gecentraliseerde infrastructuur als het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur grondafhandelingsdiensten verleent aan derde partijen.

2. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht gedurende minstens de voorgaande drie jaar, mag de persoon die verantwoordelijk is voor het beheer van de luchthaveninfrastructuur of het beheer van de gecentraliseerde infrastructuur niet rechtstreeks of onrechtstreeks deelnemen aan de bedrijfsstructuren van de onafhankelijke entiteit die grondafhandelingsdiensten verleent.

3. De in lid 1 vermelde juridische entiteit die grondafhandelingsdiensten verleent, mag geen financiële kruissubsidies ontvangen van luchtvaartactiviteiten die verband houden met het beheer van de luchthaveninfrastructuur als het beheersorgaan van de luchthaven grondafhandelingsdiensten verleent, of van luchtvaartactiviteiten die verband houden met het beheer van gecentraliseerde infrastructuur als het beheersorgaan van de gecentraliseerde infrastructuur grondafhandelingsdiensten verleent die de juridische entiteit die grondafhandelingsdiensten verleent in staat stelt de prijs die zij in rekening brengt voor haar grondafhandelingsdiensten aan derde partijen te verlagen.
4. In dit artikel wordt onder "luchtvaartactiviteiten" van een beheersorgaan van de luchthaven verstaan: elke door het beheersorgaan van de luchthaven op de respectieve luchthaven uitgevoerde activiteit die verband houdt met het verlenen van diensten of het ter beschikking stellen van infrastructuur aan luchthavengebruikers, verleners van grondafhandelingsdiensten bij het uitvoeren van hun luchtvervoersactiviteiten, of passagiers die gebruik maken van de luchthaven, zoals het opleggen van luchthavenheffingen, het toewijzen van infrastructuur en installaties, en beveiligings- en veiligheidsmaatregelen op de luchthaven. Vastgoedactiviteiten of activiteiten in andere sectoren dan luchtvervoer zijn geen luchtvaartactiviteiten.
5. Aan het eind van elk financieel jaar controleert een onafhankelijke auditeur de situatie en verklaart hij publiekelijk dat geen financiële kruissubsidiëring heeft plaatsgevonden. Als de juridische entiteit die grondafhandelingsdiensten verleent kruissubsidiëring ontvangt van niet-luchtvaartactiviteiten, moet de entiteit die de luchthaveninfrastructuur beheert of de entiteit die de gecentraliseerde infrastructuur beheert, aantonen dat dit in overeenstemming is met lid 3.

Hoofdstuk VI — Coördinatie van activiteiten en kwaliteit

Artikel 30

Rol van het beheersorgaan van de luchthaven bij de coördinatie van de grondafhandelingsdiensten

1. Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie. Als grondcoördinator dient het beheersorgaan van de luchthaven er met name op toe te zien dat de activiteiten van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers beantwoorden aan de gedragsregels op de luchthavens, zoals gedefinieerd in artikel 31.
2. Op luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar gedurende minstens drie opeenvolgende jaren:
 - (a) moeten de activiteiten van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers voldoen aan de minimumkwaliteitsnormen, zoals vastgesteld in artikel 32;

- (b) moet het beheersorgaan van de luchthaven erop toezien dat de activiteiten van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers worden gecoördineerd op basis van Airport Collaborative Decision Making (gezamenlijke besluitvorming op de luchthaven) en een echt rampenplan.
- 3. De bepalingen van dit artikel doen geen afbreuk aan die van de EU-mededingingsregels.
- 4. Het beheersorgaan van de luchthaven verstrekt het Performance Review Body van Eurocontrol een jaarverslag over de toepassing van de in lid 2 uiteengezette maatregelen. Het Performance Review Body verstrekt een geconsolideerd verslag aan de Commissie.
- 5. Het beheersorgaan van de luchthaven brengt bij de nationale goedkeuringsautoriteit verslag uit over eventuele problemen met de verleners van grondafhandelingsdiensten of zelfafhandelende luchthavengebruikers op de luchthaven in kwestie.

Artikel 31
Gedragsregels

- 1. In dit artikel wordt verstaan onder "gedragsregels": alle regels die door het beheersorgaan van de luchthaven, een overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, worden opgesteld voor de goede werking van de luchthaven.
- 2. Het beheersorgaan van de luchthaven, een overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, mag gedragsregels opstellen.
- 3. De gedragsregels dienen te beantwoorden aan de volgende beginselen:
 - (a) zij dienen op niet-discriminerende wijze te worden toegepast op de verschillende verleners van grondafhandelingsdiensten en luchthavengebruikers;
 - (b) zij dienen verband te houden met het nagestreefde doel;
 - (c) zij mogen in de praktijk niet leiden tot een beperking van de markttoegang of het recht op zelfafhandeling die verder gaat dan het in deze verordening vastgestelde niveau.
- 4. De lidstaten kunnen, in voorkomend geval op voorstel van het beheersorgaan van de luchthaven:
 - (a) een verlener van grondafhandelingsdiensten of een zelfafhandelende luchthavengebruiker verbieden grondafhandelingsdiensten te verlenen of aan zelfafhandeling te doen als die verlener of gebruiker de gedragsregels niet naleeft;
 - (b) de verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de vervulling van

de openbardienstverplichtingen waarin de nationale wet- of regelgeving voorziet, inclusief de verplichting om de continuïteit van de diensten te waarborgen.

Artikel 32
Minimumkwaliteitsnormen

1. In dit artikel wordt onder "minimumkwaliteitsnormen" verstaan: eisen inzake het minimumkwaliteitsniveau voor grondafhandelingsdiensten.
2. Op luchthavens met jaarlijks minstens 5 miljoen passagiersbewegingen of 100 000 ton vracht gedurende minstens de voorgaande drie jaar, stelt het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, de overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, minimumkwaliteitsnormen vast voor de prestaties van grondafhandelingsdiensten.
3. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten deze minimumkwaliteitsnormen in acht nemen. Bovendien moeten luchthavengebruikers en verleners van grondafhandelingsdiensten de in hun contracten vastgelegde minimumkwaliteitsnormen in acht nemen.
4. De minimumkwaliteitsnormen hebben met name betrekking op de volgende gebieden: operationele prestaties, opleiding, informatie en bijstand aan passagiers, met name als vermeld in Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad¹⁸ en Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹, gezamenlijke besluitvorming (Collaborative Decision Making, CDM), veiligheid, beveiliging, noodmaatregelen en milieu.
5. De minimumkwaliteitsnormen moeten eerlijk, transparant en niet-discriminerend zijn en de toepasselijke EU-wetgeving, inclusief Verordening (EG) nr. 261/2004 en Verordening (EG) nr. 1107/2006, onverlet laten. Ze moeten consequent, evenredig en relevant zijn voor wat de kwaliteit van de luchthavenactiviteiten betreft. In dit opzicht moet voldoende rekening worden gehouden met de kwaliteit van de douane-, luchthavenbeveiligings- en immigratieprocedures.
6. De minimumkwaliteitsnormen moeten beantwoorden aan de door de Commissie vastgestelde specificaties. De Commissie krijgt de bevoegdheid om deze specificaties vast te stellen aan de hand van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 42.
7. Alvorens deze normen op te stellen, raadpleegt het beheersorgaan van de luchthaven het comité van luchthavengebruikers en de verleners van grondafhandelingsdiensten.

¹⁸ PB L 46 van 17.2.2004, blz. 1.

¹⁹ PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1.

Artikel 33

Verplichting tot rapportering van de prestaties van grondafhandelingsdiensten

1. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 5 miljoen passagiersbewegingen of 100 000 ton vracht gedurende minstens drie opeenvolgende jaren, brengen de verleners van grondafhandelingsdiensten en de zelfafhandelende luchthavengebruikers bij de Commissie verslag uit over de prestaties van hun activiteiten.
2. De Commissie krijgt de bevoegdheid om nadere bijzonderheden inzake de inhoud en verspreiding van deze verslagen vast te stellen aan de hand van een gedelegeerde handeling overeenkomstig artikel 42.

Artikel 34

Opleiding

1. De leveranciers van grondafhandelingsdiensten en de zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten erop toezien dat al hun werknemers die betrokken zijn bij het verlenen van grondafhandelingsdiensten, inclusief management- en toezichthoudend personeel, regelmatig specifieke en periodieke opleidingen volgen om hen in staat te stellen de hen toegewezen taken uit te voeren.
2. Elke werknemer die betrokken is bij het verlenen van grondafhandelingsdiensten volgt minstens twee dagen relevante opleiding met betrekking tot de hem toegewezen taken. Elke werknemer volgt een relevante opleiding wanneer hij een nieuwe job begint of wanneer hem een nieuwe taak wordt toegewezen.
3. Voor zover relevant voor de grondafhandelingsdienst in kwestie, heeft de opleiding minstens betrekking op:
 - (a) beveiliging, inclusief beveiligingscontrole, beveiliging van activiteiten, beveiliging van apparatuur en beheer van veiligheidsdreigingen;
 - (b) gevaarlijke goederen;
 - (c) veiligheid aan de luchtzijde, inclusief de veiligheidsfilosofie, veiligheidsregels, gevaren, menselijke factoren, markeringen en bebakening aan de luchtzijde, noodsituaties, het voorkomen van motorschade ten gevolge van opgezogen vreemde voorwerpen, persoonlijke bescherming, ongevallen/incidenten/bijna-botsingen, en toezicht op de veiligheid aan de luchtzijde;
 - (d) opleiding voor bestuurders aan de luchtzijde, inclusief algemene verantwoordelijkheden en procedures (procedures bij beperkt zicht), voertuigapparatuur, luchthavenregels en lay-out van verkeers- en manoeuvreerzones;
 - (e) werking en beheer van hulpmiddelen op de grond, inclusief onderhoud en gebruik van hulpmiddelen op de grond;
 - (f) ladingscontrole, inclusief vakkundigheid en bewustzijn met betrekking tot algemeen gewicht en evenwicht, structurele belastingsgrenzen van

luchtvaartuigen, eenheidslaadinrichtingen, ruimlading in bulk, vrachtbrief, ladingstabellen/-formulieren, ladingsinstructieverslag, ladingsberichten, en controle op de lading van gevaarlijke goederen;

- (g) functionele opleidingen voor passagiersafhandeling, inclusief aviobrugopleidingen en informatie en bijstand aan passagiers overeenkomstig Verordening (EG) nr. 261/2004 en Verordening (EG) nr. 1107/2006;
 - (h) functionele opleiding voor bagageafhandeling;
 - (i) opleiding met betrekking tot afhandeling van luchtvaartuigen en belading;
 - (j) bewegingen van luchtvaartuigen op de grond, inclusief de exploitatie van bewegingen van luchtvaartuigen op de grond, de bediening van apparatuur, koppelings- en loskoppelingsprocedures tussen apparatuur en luchtvaartuigen, handsignalen voor bewegingen van luchtvaartuigen op de grond, het loodsen van een luchtvaartuig, en bijstand voor bewegingen van luchtvaartuigen op de grond;
 - (k) afhandeling van vracht en post, inclusief toepasselijke verboden en beperkingen op de handel van goederen;
 - (l) coördinatieopleidingen inzake de omloop van luchtvaartuigen;
 - (m) milieu, inclusief controle op lozingen, afvalbeheer en -verwijdering;
 - (n) noodmaatregelen en crisisbeheer;
 - (o) rapportagesystemen;
 - (p) kwaliteitscontrole op uitbesteding.
4. Elke verlener van grondafhandelingsdiensten en elke zelfafhandelende luchthavengebruiker brengt jaarlijks aan het beheersorgaan van de luchthaven verslag uit over de naleving van de opleidingseisen.

Artikel 35 Uitbesteding

1. Onverminderd leden 2, 3 en 4, mogen verlener van grondafhandelingsdiensten aan uitbesteding doen.
2. Zelfafhandelende luchthavengebruikers mogen grondafhandelingsdiensten alleen uitbesteden als ze tijdelijk niet in staat zijn aan zelfafhandeling te doen wegens overmacht.
3. Onderaannemers mogen geen grondafhandelingsdiensten uitbesteden.
4. Een verlener van grondafhandelingsdiensten, als vermeld in artikel 11, lid 1, mag geen grondafhandelingsdiensten uitbesteden, behalve als hij tijdelijk niet in staat is deze grondafhandelingsdiensten te verlenen wegens overmacht.

5. Elke verlener van grondafhandelingsdiensten en elke zelfafhandelende luchthavengebruiker die een beroep doet op een of meer onderaannemers ziet erop toe dat de onderaannemers voldoen aan de in deze verordening vastgestelde eisen voor verleners van grondafhandelingsdiensten.
6. Elke verlener van grondafhandelingsdiensten en elke zelfafhandelende luchthavengebruiker die een beroep doet op een of meer onderaannemers stelt het beheersorgaan van de luchthaven in kennis van de naam en activiteiten van de betrokken onderaannemers.
7. Als een verlener van grondafhandelingsdiensten een goedkeuring voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten aanvraagt in het kader van de bij artikel 7 vastgestelde selectieprocedure, vermeldt hij het aantal onderaannemers waarop hij voornemens is een beroep te doen, alsook hun activiteiten en namen.

Hoofdstuk VII — Internationale betrekkingen

Artikel 36

Betrekkingen met derde landen

1. Onverminderd de internationale verbintenissen van de Unie kan de Commissie, overeenkomstig de in artikel 43, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure beslissen dat een lidstaat maatregelen moet nemen, inclusief de volledige of gedeeltelijke schorsing van het recht op toegang tot de grondafhandelingsmarkt op zijn grondgebied, ten aanzien van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit een derde land teneinde het discriminerende gedrag van het betrokken derde land te stoppen als blijkt dat een derde land, voor wat de toegang tot de grondafhandelings- of zelfafhandelingsmarkt betreft:
 - (a) verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit een lidstaat niet rechtens of in feite een vergelijkbare behandeling biedt als die welke door de lidstaten op hun luchthavens wordt geboden aan verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit dat derde land; of
 - (b) verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit een lidstaat rechtens of in feite een minder gunstige behandeling biedt als die welke het aan zijn eigen verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers biedt; of
 - (c) rechtens of in feite aan verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit andere derde landen een gunstiger behandeling biedt dan die welke het aan verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit een lidstaat biedt.
2. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers uit andere derde landen worden geacht natuurlijke personen of rechtspersonen te zijn

die zijn opgericht overeenkomstig de wetten van dat derde land en hun maatschappelijke zetel, centrale administratie of hoofdvestiging op het grondgebied van dat derde land hebben gevestigd.

3. Met betrekking tot markttoegangsrechten in derde landen zien de Unie en/of de lidstaten zien erop toe dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen gebruikers van EU-luchthavens die grondafhandelingsdiensten voor derde partijen verlenen en andere EU-verleners van grondafhandelingsdiensten.

Hoofdstuk VIII — Verplichtingen inzake rapportering en toezicht

Artikel 37

Rapporteringsverplichtingen voor de lidstaten

1. Vóór 1 juli van elk jaar sturen de lidstaten de Commissie de lijst van luchthavens waarop minstens een van de beperkingen inzake toegang tot de grondafhandelingsmarkt, zoals vastgesteld in artikel 6, lid 2, of artikel 14, van toepassing is.
2. Vóór 1 juli van elk jaar sturen de lidstaten de Commissie de lijst van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers die door de lidstaat zijn goedgekeurd overeenkomstig hoofdstuk IV inzake goedkeuringsprocedures.

Artikel 38

Publicatie van de lijst van luchthavens

Tegen het einde van elk jaar publiceert de Commissie de volgende informatie in het Publicatieblad van de Europese Unie:

- (a) de lijst van luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 5 miljoen passagiersbewegingen of 100 000 ton vracht gedurende minstens de drie voorgaande jaren;
- (b) de lijst van luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht gedurende minstens de drie voorgaande jaren;
- (c) de lijst van EU-luchthavens die open staan voor commercieel verkeer;
- (d) de lijst van luchthavens waarvoor beperkingen overeenkomstig artikel 6, lid 2, of artikel 14, gelden;
- (e) de lijst van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers die zijn goedgekeurd overeenkomstig hoofdstuk IV inzake goedkeuringsprocedures.

Artikel 39
Beoordelings- en informatieverslag

1. De Commissie dient uiterlijk vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de tenuitvoerlegging van deze verordening. In dit verslag worden eventuele significante effecten op de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten, de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden beoordeeld. Dit verslag heeft betrekking op de volgende reeks indicatoren en criteria voor een steekproef van luchthavens:
 - (a) gemiddeld aantal verleners van grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens, voor de 11 categorieën diensten;
 - (b) aantal zelfafhandelende luchthavengebruikers op elke EU-luchthaven, voor de 11 categorieën diensten;
 - (c) aantal luchthavens waarop het aantal verleners van grondafhandelingsdiensten beperkt is, en de omvang van de beperking(en);
 - (d) aantal bedrijven dat een goedkeuring heeft gekregen van een lidstaat en activiteiten uitvoert in een andere lidstaat;
 - (e) mening van de belanghebbenden over het goedkeuringssysteem (goedkeuringcriteria, problemen met de tenuitvoerlegging, prijzen enz.);
 - (f) aantal verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers die actief zijn in de Unie (totaal);
 - (g) prijs en beheersysteem voor gecentraliseerde infrastructuur op elke luchthaven;
 - (h) marktaandeel van het beheersorgaan van de luchthaven in de grondafhandelingsactiviteiten op elke luchthaven, voor de 11 categorieën diensten;
 - (i) marktaandeel van luchthavengebruikers die grondafhandelingsdiensten voor derde partijen verlenen op elke luchthaven, voor alle categorieën diensten;
 - (j) veiligheidsongevallen bij grondafhandelingsdiensten;
 - (k) de mening van belanghebbenden over de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten op luchthavens, in termen van bekwaamheid, milieu, beveiliging en coördinatie van activiteiten (CDM, noodmaatregelen, opleiding in de luchthavencontext, uitbesteding);
 - (l) minimumkwaliteitseisen voor grondafhandelingsondernemingen;
 - (m) opleidingskenmerken;
 - (n) overname van personeel en gevolgen voor de bescherming van werknemers;
 - (o) werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden in de grondafhandelingssector.

2. De Commissie en de lidstaten werken samen bij het verzamelen van de informatie voor het in lid 1 vermelde verslag.
3. Op basis van dit verslag kan de Commissie beslissen of een herziening van deze verordening noodzakelijk is.

Hoofdstuk IX – Sociale bescherming

Artikel 40 *Sociale bescherming*

Onverminderd de toepassing van deze verordening en behoudens de overige bepalingen van het EU-recht, kunnen de lidstaten de nodige maatregelen nemen om de rechten van werknemers te beschermen.

Hoofdstuk X — Beroep tegen beslissingen of individuele maatregelen

Artikel 41 *Recht van beroep*

1. De lidstaten of, voor zover van toepassing, de beheersorganen van luchthavens zien erop toe dat elke partij met een legitiem belang het recht heeft om beroep aan te tekenen tegen de beslissingen of individuele maatregelen die overeenkomstig artikel 6, lid 2 (grondafhandeling voor derde partijen), de artikelen 7 tot en met 10 (selectieprocedure), artikel 13 (luchthavens op eilanden), de artikelen 23 en 24 (goedkeuringsbesluiten), artikel 27 (toegang tot gecentraliseerde infrastructuur en installaties), artikel 28 (vergoedingen voor gecentraliseerde infrastructuur en installaties), artikel 31 (gedragsregels) en artikel 32 (minimumkwaliteitsnormen) zijn genomen.
2. Dit beroep kan worden aangetekend bij een nationale rechtbank of een andere overheidsinstantie dan het beheersorgaan van de luchthaven die, in voorkomend geval, onafhankelijk is van de overheidsinstantie die het beheersorgaan van de luchthaven controleert. Waar dit gespecificeerd is in deze verordening wordt het beroep aangetekend bij de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit.

Hoofdstuk XI – Bepalingen inzake tenuitvoerlegging en gedelegeerde bevoegdheden

Artikel 42 *Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie*

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt volgens de voorwaarden van dit artikel aan de Commissie toegekend.

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikelen 22, 32 en 33 bedoelde gedelegeerde handelingen wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor onbepaalde tijd verleend.
3. De in de artikelen 22, 32 en 33 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van alle reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
5. Een krachtens de artikelen 22, 32 en 33 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking als noch het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of als zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie vóór het verstrijken van deze termijn heeft meegedeeld niet voornemens te zijn bezwaar te maken. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met twee maanden worden verlengd.

Artikel 43
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het advies van het comité volgens de schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder resultaat stopgezet als de voorzitter van het comité binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies daartoe beslist of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het advies van het comité volgens de schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder resultaat stopgezet als de voorzitter van het comité binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies daartoe beslist of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

Hoofdstuk XII — Slotbepalingen

Artikel 44
Intrekking

Richtlijn 96/67/EG wordt met ingang van de datum van toepassing van deze verordening ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar deze verordening.

Artikel 45
Overgangsbepalingen

1. Dienstverleners die overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 96/67/EG vóór de datum van toepassing van deze verordening zijn geselecteerd, blijven hun goedkeuring uit hoofde van Richtlijn 96/67/EG behouden tot de oorspronkelijk geplande periode waarvoor zij zijn geselecteerd, is verstreken.
2. Op luchthavens waar overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Richtlijn 96/67/EG slechts twee dienstverleners per categorie diensten zijn geselecteerd en waar overeenkomstig artikel 6, lid 2, van deze verordening minstens 3 dienstverleners moeten worden geselecteerd, wordt een selectieprocedure overeenkomstig de artikelen 7 tot en met 13 van deze verordening georganiseerd, zodat de derde dienstverlener uiterlijk één jaar na de datum van toepassing van deze verordening wordt geselecteerd en met zijn activiteiten van start kan gaan.
3. Goedkeuringen die overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 96/67/EG zijn afgegeven, blijven geldig tot ze verstrijken, en in elk geval niet langer dan twee jaar na de datum van toepassing van deze verordening.
4. Als een onderneming een goedkeuring krijgt overeenkomstig deze verordening, vraagt zij binnen twee maanden de annulering aan van de eventuele goedkeuringen die haar overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 96/67/EG zijn afgegeven. Als een overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 96/67/EG afgegeven goedkeuring echter binnen twee maanden na de afgifte van de nieuwe, overeenkomstig deze verordening afgegeven goedkeuring verstrijkt, is de onderneming niet verplicht de annulering aan te vragen.
5. Artikel 26 van deze verordening is niet van toepassing op goedkeuringen die overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 96/67/EG zijn afgegeven.

Artikel 46
Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening wordt van toepassing vanaf XX.XX.20XX [18 maanden na de datum van vaststelling].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE

LIJST VAN CATEGORIEËN GRONDAFHANDELINGSDIENSTEN

1. Administratie en toezicht op de grond omvat de volgende categorieën:
 - 1.1. vertegenwoordiging bij en contacten met de plaatselijke autoriteiten of enige andere persoon, het verrichten van betalingen voor rekening van de gebruiker en terbeschikkingstelling van ruimten voor diens vertegenwoordigers,
 - 1.2. toezicht op de belading, berichten en telecommunicatie,
 - 1.3. verwerking, opslag, behandeling en administratie van de vracht,
 - 1.4. elke andere toezichtsdienst vóór, gedurende of na de vlucht en elke andere door de gebruiker gevraagde administratieve dienst.
2. Passagiersafhandeling omvat elke vorm van informatie en assistentie – ook in het kader van de relevante EU-wetgeving inzake passagiersrechten – aan passagiers bij vertrek, bij aankomst, op doorreis of bij het overstappen, inclusief bij de controle van tickets en reisdocumenten, de registratie van bagage en het vervoer ervan tot in de sorteerruimte.
3. Bagageafhandeling omvat de behandeling van bagage in de sorteerruimte, het sorteren ervan, het voorbereiden voor vertrek, het laden op en uitladen uit de systemen die bestemd zijn om de bagage van het vliegtuig naar de sorteerruimte te brengen en omgekeerd en het vervoer van bagage van de sorteerruimte tot in de ruimte met de bagagebanden.
4. Vracht- en postafhandeling omvat de volgende subcategorieën:
 - 4.1. voor vracht: zowel bij uitvoer, transfer als invoer, de fysieke behandeling van de vracht, de behandeling van de bijbehorende documenten, de douaneprocedures en de toepassing van elke tussen partijen overeengekomen of door de omstandigheden vereiste beveiligingsprocedure,
 - 4.2. voor post: de fysieke behandeling van aankomende en vertrekkende post, de behandeling van de bijbehorende documenten en de toepassing van elke tussen partijen overeengekomen of door de omstandigheden vereiste beveiligingsprocedure.
5. Platformafhandeling bestaat uit de volgende subcategorieën:
 - 5.1. het begeleiden op de grond van luchtvaartuigen bij aankomst en bij vertrek;
 - 5.2. het verlenen van bijstand aan luchtvaartuigen bij het parkeren en het ter beschikking stellen van geschikte hulpmiddelen;
 - 5.3. de communicatie tussen het luchtvaartuig en de dienstverlener aan de luchtzijde;
 - 5.4. het laden en lossen van het luchtvaartuig, met inbegrip van het verstrekken en exploiteren van geschikte hulpmiddelen, alsmede het vervoer van bemanning en

passagiers tussen het luchtvaartuig en de terminal, alsmede het vervoer van bagage tussen het luchtvaartuig en de terminal;

- 5.5. het verstrekken en exploiteren van de benodigde eenheden voor het starten van de motor;
- 5.6. het verplaatsen van het luchtvaartuig, zowel bij aankomst als bij vertrek, en de levering en exploitatie van passende apparaten;
- 5.7. het vervoeren, inladen in en uitladen uit het luchtvaartuig van voedsel en drank.
6. Vliegtuigservicing bestaat uit de volgende subcategorieën:
 - 6.1. het schoonmaken van de buitenkant en de binnenkant van het luchtvaartuig, toilet- en waterservice;
 - 6.2. de klimaatregeling en de verwarming van de cabine, de verwijdering van sneeuw en ijs, het ijsvrij maken van het luchtvaartuig;
 - 6.3. de herinrichting van de cabine met behulp van cabineapparatuur en de opslag van deze apparatuur.
7. Brandstof- en olielevering omvat de volgende subcategorieën:
 - 7.1. het organiseren en uitvoeren van het voltanken en leegpompen van luchtvaartuigen, met inbegrip van de opslag ervan, ook indien dit in de nabijheid van de luchthaven gebeurt, en het toezicht op de kwaliteit en kwantiteit van de brandstofleveringen;
 - 7.2. het aanvullen van olie en andere vloeistoffen.
8. Onderhoud van luchtvaartuigen bestaat uit de volgende subcategorieën:
 - 8.1. routinediensten vóór de vlucht;
 - 8.2. specifieke door de luchthavengebruiker verlangde diensten;
 - 8.3. de levering en het beheer van reserveonderdelen en geschikte apparatuur;
 - 8.4. het aanvragen of reserveren van een geschikte parkeer- of hangarplaats.
9. Administratie inzake vluchtuitvoering en bemanning omvat de volgende subcategorieën:
 - 9.1. de voorbereiding van de vlucht op de luchthaven van vertrek of op om het even welke andere plaats;
 - 9.2. bijstand tijdens de vlucht, indien nodig met inbegrip van verandering van de vluchtroute;
 - 9.3. activiteiten na de vlucht;
 - 9.4. administratie van de bemanning.

10. Oppervlaktevervoer bestaat uit de volgende subcategorieën:
 - 10.1. het organiseren en uitvoeren van het vervoer van bemanning, passagiers, bagage, vracht en post tussen verschillende terminals van dezelfde luchthaven, maar met uitzondering van dit vervoer tussen het luchtvaartuig en om het even welk ander punt binnen de perimeter van dezelfde luchthaven;
 - 10.2. elk speciaal vervoer waarom de luchthavengebruiker verzoekt.
11. Catering bestaat uit de volgende subcategorieën:
 - 11.1. contacten met leveranciers en administratief beheer;
 - 11.2. het opslaan van voedsel, drank en de voor het bereiden hiervan benodigde apparatuur;
 - 11.3. het schoonmaken van deze apparatuur;
 - 11.4. het voorbereiden en leveren van de apparatuur en de barbenodigheden en voedingsmiddelen.