



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.12.2011
KOM(2011) 824 wersja ostateczna

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylające dyrektywę
Rady 96/67/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEK(2011) 1439 wersja ostateczna}

{SEK(2011) 1440 wersja ostateczna}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Kontekst ogólny – dyrektywa Rady z 1996 r.

Usługi obsługi naziemnej obejmują wszystkie czynności naziemne związane z lotnictwem wykonywane w portach lotniczych na rzecz poszczególnych przewoźników lotniczych i stanowią kluczową funkcję w łańcuchu transportu lotniczego. Usługi obsługi naziemnej obejmują następujące 11 kategorii usług:

- 1) administracja naziemna i nadzór;
- 2) obsługa naziemna pasażerów;
- 3) obsługa bagażu;
- 4) obsługa ładunków i poczty;
- 5) obsługa ramp;
- 6) obsługa statku powietrznego;
- 7) obsługa w zakresie tankowania paliwa;
- 8) utrzymanie statku powietrznego;
- 9) obsługa lotu i czynności administracyjne związane z załogą;
- 10) transport naziemny;
- 11) obsługa w zakresie cateringu.

Efektywne świadczenie usług obsługi naziemnej jest istotne dla portów lotniczych, przewoźników lotniczych i pasażerów oraz niezbędne do skutecznego wykorzystania infrastruktury transportu lotniczego i funkcjonowania systemu lotnictwa w ogóle.

Niektóre dane szacunkowe dotyczące rynku obsługi naziemnej. Według danych szacunkowych Komisji i zainteresowanych stron przychody sektora obsługi naziemnej (wszystkich kategorii) wynoszą globalnie 50 mld EUR. Szacuje się, że w Europie w tym sektorze zatrudnionych jest co najmniej 60 000 osób¹. Koszty związane z usługami obsługi naziemnej stanowią 5–12 %² kosztów operacyjnych przewoźników lotniczych.

¹ Dane szacunkowe IAHA (niezależnych stowarzyszeń operatorów obsługi naziemnej) dotyczące ich członków. Nie wszystkie podmioty wykonujące obsługę naziemną należą do IAHA, a liczba pracowników obsługi naziemnej może wynosić ponad 110 000.

² Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz „Air market observatory – Annual reports” (Obserwatorium rynku lotniczego – sprawozdania roczne), dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm.

W 1996 r. Wspólnota Europejska przyjęła dyrektywę Rady 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Dyrektywa ta stanowiła pierwszy krok w kierunku stopniowego otwierania i harmonizacji dostępu do rynku usług obsługi naziemnej.

Dawniej czynności związane z obsługą naziemną były wykonywane przez operatorów portów lotniczych lub przez przewoźników lotniczych. Obecnie w Europie takie usługi świadczą coraz częściej wyspecjalizowane firmy. Dostęp do rynku usług obsługi naziemnej na mocy dyrektywy jest oparty na następujących zasadach:

- Swoboda wykonywania „własnej obsługi naziemnej”, tj. możliwość wykonywania przez przewoźników lotniczych własnej obsługi naziemnej w każdym komercyjnym porcie lotniczym niezależnie od wielkości ruchu. W odniesieniu do czterech kategorii usług (obsługa bagażu, obsługa ramp, tankowanie paliwa, obsługa ładunku i poczty) państwa członkowskie mogą jednak ograniczyć prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej do co najmniej dwóch użytkowników portu lotniczego obsługującego nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.
- Swoboda wykonywania „obsługi naziemnej przez osoby trzecie”, tj. możliwość świadczenia przez podmioty usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich w portach lotniczych obsługujących nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie. Jednakże, w przypadku czterech kategorii usług wymienionych powyżej, które mogą podlegać ograniczeniom, państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę operatorów do nie mniej niż dwóch na każdą kategorię.

1.2. Podstawa wniosku

Wykonane przez Komisję oceny dyrektywy wskazują, że dyrektywa osiągnęła swoje główne cele polegające na liberalizacji rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE: liczba usługodawców się zwiększyła, a ceny usług obsługi naziemnej zasadniczo spadły. Ponadto, według przewoźników lotniczych, jakość usług poprawiła się wraz z większym wyborem konkurujących przedsiębiorstw.

Od chwili przyjęcia dyrektywy w 1996 r. warunki ramowe świadczenia usług obsługi naziemnej uległy zasadniczym zmianom. W warunkach gwałtownie rosnącej wielkości ruchu lotniczego i ograniczonej przepustowości zagadnienia związane z wydajnością i jakością usług świadczonych w portach lotniczych, w tym usług obsługi naziemnej, ponownie zyskały na znaczeniu.

W inicjatywie Unii Europejskiej dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, której celem jest przebudowa architektury kontroli europejskiego ruchu lotniczego w celu spełnienia przyszłych potrzeb w zakresie przepustowości i bezpieczeństwa, uznaje się znaczenie zintegrowania kluczowych elementów infrastruktury, takich jak porty lotnicze, w ramach podejścia „pełny system, od drzwi do drzwi (gate-to-gate)”. Zgodnie z ostatnimi danymi statystycznymi przyczyną 70 % opóźnień są postoje w portach lotniczych. Podejście „od drzwi do drzwi” ma na celu optymalizację i zintegrowanie wszystkich etapów przelotu od portu lotniczego do portu lotniczego, włącznie z usługami obsługi naziemnej, tak aby uzyskać lepsze wyniki w zakresie punktualności, kosztów, wpływu na środowisko i bezpieczeństwa.

Ponadto seria sytuacji kryzysowych mających negatywny wpływ na transport lotniczy w ostatnim dziesięcioleciu pokazała, że niezbędne jest podjęcie działań. Kryzys gospodarczy

zmusił zarówno państwa członkowskie, jak i branżę, do poszukiwania oszczędności. Ataki terrorystyczne wymagają lepszego poziomu bezpieczeństwa i ochrony. I wreszcie, trudne warunki pogodowe ujawniły potrzebę lepszej koordynacji działalności naziemnej w portach lotniczych.

Nasze konsultacje na temat aktualnej dyrektywy oraz jej ocena (zob. szczegóły poniżej) wykazały, że aktualne ramy prawne nie spełniają już swojego celu. Zidentyfikowany problem jest dwojaki: *(i) usługi obsługi naziemnej są świadczone z niedostateczną wydajnością ze względu na bariery uniemożliwiające wejście na rynek i ekspansję* oraz *(ii) ogólna jakość usług obsługi naziemnej nie dotrzymuje kroku rosnącym potrzebom w zakresie niezawodności, odporności, bezpieczeństwa i ochrony oraz ochrony środowiska.*

1.3. Cel wniosku

W ocenie skutków i jej podsumowaniu, które towarzyszą niniejszemu wnioskowi, określono cele ogólne i szczegółowe, które zostaną zrealizowane dzięki przyjęciu rozporządzenia. Ogólnym celem jest poprawa skuteczności i ogólnej jakości usług obsługi naziemnej dla użytkowników (przewoźników lotniczych) i użytkowników końcowych (pasażerów i spedytorów) w portach lotniczych UE.

Cele szczegółowe są następujące:

- 1) zapewnić przewoźnikom lotniczym większy wybór rozwiązań w zakresie obsługi naziemnej w portach lotniczych UE;
- 2) ujednoczyć i sprecyzować krajowe warunki administracyjne dotyczące wejścia na rynek (zatwierdzenia);
- 3) zapewnić równe szanse na poziomie portów lotniczych dla przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej działających zgodnie z różnymi ramami prawnymi;
- 4) zwiększyć koordynację między operatorami usług obsługi naziemnej w portach lotniczych (operatorzy portów lotniczych jako koordynatorzy naziemni w sieci lotniczej UE w ramach podejścia „od drzwi do drzwi”);
- 5) wyjaśnić ramy prawne dotyczące szkolenia i transferu personelu.

1.4. Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Wniosek dotyczy przyjęcia rozporządzenia w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE. Nowe rozporządzenie ma zastąpić i uchylić aktualną dyrektywę 96/67/WE. Usługi obsługi naziemnej nie są bezpośrednim przedmiotem żadnych innych przepisów.

1.5. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii Europejskiej

Niniejsza inicjatywa stanowi jedno z działań wymaganych na potrzeby jednolitego europejskiego obszaru transportu określonego w białej księdze Komisji: *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.* Stanowi również część pakietu dotyczącego portów

lotniczych określonego jako inicjatywa strategiczna w programie prac Komisji na rok 2011³, w zakresie wykorzystania potencjału jednolitego rynku do osiągnięcia wzrostu.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

2.1.1. Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Na posiedzeniu dnia 6 kwietnia 2006 r., po przeprowadzeniu konsultacji pisemnych, Komisja zasięgnęła opinii wszystkich zainteresowanych stron na temat różnych możliwości zmiany dyrektywy.

Dnia 24 stycznia 2007 r. Komisja przyjęła sprawozdanie na temat stosowania dyrektywy⁴, w którym potwierdzono, że główne cele dyrektywy zostały osiągnięte, ale zaobserwowano negatywne trendy.

W okresie od listopada 2009 r. do września 2010 r. Komisja przeprowadziła konsultacje z zainteresowanymi stronami na temat funkcjonowania usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE i możliwych wariantów zmiany dyrektywy.

Dnia 16 listopada 2009 r. odbyło się spotkanie grupy roboczej ds. usług obsługi naziemnej w ramach komitetu sektorowego dialogu społecznego (ds. lotnictwa cywilnego). Po tym spotkaniu trzech z czterech kluczowych przedstawicieli przyjęło wspólne oświadczenie⁵ wzywające do ulepszenia aktualnych procedur przetargowych oraz wprowadzenia klauzuli społecznej dotyczącej transferu pracowników w przypadku częściowej lub całkowitej utraty działalności.

2.1.2. Streszczenie odpowiedzi

Streszczenie konsultacji oraz poszczególnych opinii jest dostępne na stronie internetowej:

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

Konsultacje wykazały różnice w interesach poszczególnych kategorii zainteresowanych stron.

Przewoźnicy lotniczy podkreślali konieczność większej konkurencji na rynku. Wyrazili swoje zadowolenie z zasadniczo większego wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w wyniku wprowadzenia dyrektywy, ale podkreślali, że taka tendencja nie występuje w całej Europie.

³ COM(2010) 623.

⁴ COM(2006) 821 wersja ostateczna.

⁵ Oświadczenie z dnia 7 kwietnia 2011 r. wydane przez stowarzyszenia zawodowe UE reprezentujące porty lotnicze (ACI-Europe), niezależnych operatorów obsługi naziemnej (IAHA) i związki zawodowe (Europejska Federacja Pracowników Transportu, ETF). Dokument dostępny na stronie internetowej: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

W sektorze, w którym pogorszyła się stabilność zatrudnienia, pracownicy obsługi naziemnej zgłaszali potrzebę uregulowania zagadnień socjalnych (zwłaszcza w zakresie transferu pracowników) i wyrażali obawy, że wprowadzenie zbyt dużej konkurencji odbije się negatywnie na warunkach pracy.

Operatorzy portów lotniczych domagali się lepszej koordynacji w portach lotniczych i wyraźnego uznania swojej roli jako koordynatorów naziemnych. Niektórzy operatorzy portów lotniczych zgłaszali sprzeciw wobec dalszego otwierania rynku, głównie z tego powodu, że ich zdaniem będzie to miało negatywny wpływ na jakość w ich portach lotniczych oraz zwiększy ich koszty.

Niezależne podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej podkreślały potrzebę sprawiedliwej konkurencji pomiędzy różnymi podmiotami ze swojej branży. W szczególności domagały się ostrzejszych wymogów w zakresie obsługi naziemnej wykonywanej przez operatorów portów lotniczych i przewoźników.

Prawie wszystkie zainteresowane strony domagały się poprawy jakości usług.

2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Oprócz bieżącego monitorowania przez Komisję stosowania dyrektywy w sprawie usług obsługi naziemnej wykonano kilka analiz zewnętrznych, których wyniki są dostępne na stronie internetowej Komisji. W szczególności, na wniosek Parlamentu Europejskiego wyrażony w rezolucji z dnia 11 października 2007 r.⁶, Komisja wykonała w latach 2008–2009⁷ kompleksowe studium na temat wdrażania i skutków dyrektywy ze szczególnym uwzględnieniem aspektów dotyczących zatrudnienia, bezpieczeństwa i ochrony. W 2010 r. Komisja wykonała kolejne studium na temat możliwej nowelizacji dyrektywy⁸.

2.3. Ocena skutków

Ocena skutków zawiera przegląd poszczególnych wariantów, które brano pod uwagę. Aby ocenić możliwości zmiany dyrektywy 96/67/WE, przeanalizowano cztery różne pakiety strategiczne (oprócz wariantu zakładającej zachowanie aktualnych ram prawnych).

Pierwszy pakiet strategiczny (PP1) usprawnia istniejący system poprzez wprowadzenie minimalnych zmian do dyrektywy i zapewnienie wytycznych tam, gdzie jest to możliwe. Obejmuje: pełne otwarcie rynku w zakresie własnej obsługi naziemnej, wytyczne dotyczące wymogów w zakresie zatwierdzania, bardziej precyzyjne definicje oraz bardziej szczegółowe wymogi dotyczące rozdzielania księgowości, scentralizowanej infrastruktury,

⁶ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 października 2007 r. w sprawie przepustowości portów lotniczych i obsługi naziemnej: w kierunku bardziej skutecznej polityki. (2007/2092(INI)). Dostępna na stronie internetowej: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0433+0+DOC+XML+V0//PL>

⁷ „Study on the impact of Directive on groundhandling services 1996-2007” (Studium wpływu dyrektywy 96/67/WE na usługi obsługi naziemnej w latach 1996-2007), Airport Research Center, luty 2009 r. Dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ „Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports” (Możliwa nowelizacja dyrektywy 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty), Steer Davies Gleave, czerwiec 2010 r. Dokument dostępny na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

podwykonawstwa oraz Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego⁹. Jeżeli chodzi o koordynację na poziomie portu lotniczego, to pakiet zawiera wytyczne dotyczące podwykonawstwa i zharmonizowanych kryteriów przetargowych. Pakiet zapewnia również podstawowe szkolenia oraz konsultacje z przedstawicielami pracowników w zakresie przetargów.

Drugi pakiet strategiczny (PP2) ma na celu usprawnienie istniejącego systemu za pomocą bardziej wymagających środków. Zakłada pełne otwarcie rynku własnej obsługi naziemnej i zwiększa do co najmniej 3 liczbę operatorów usług obsługi naziemnej podlegających ograniczeniom w zakresie obsługi naziemnej wykonywanej przez osoby trzecie w dużych portach lotniczych. Dalsze środki to wzajemne uznawanie zatwierdzeń i zharmonizowane kryteria przetargów, lepsze zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą, prawne rozdzielanie operatorów portów lotniczych i dłuższy czas trwania przetargów. Pakiet zawiera również nowe wymogi w zakresie podwykonawstwa, określenie roli operatorów portów lotniczych w ogólnej działalności (wraz z możliwymi wymogami minimalnymi) oraz obowiązki w zakresie sprawozdawczości w zakresie wyników działalności. Uwzględnia również minimalne szkolenia oraz uprawnienia państw członkowskich do wdrożenia transferu pracowników na tych samych warunkach dla usług o ograniczonym dostępie.

Pakiet PP2' jest zbliżony do PP2, ale zawiera inne środki w odniesieniu do mniej spornych obszarów, w których zidentyfikowano problemy. Różnica polega na tym, że zatwierdzenie odbywa się na poziomie UE, podobnie jak minimalne wymogi w zakresie jakości.

Trzeci pakiet strategiczny (PP3) ma na celu usprawnienie istniejącego systemu za pomocą środków o wysokiej intensywności zapewniających pełną harmonizację ram prawnych regulujących rynek usług obsługi naziemnej, tj. za pomocą pełnego otwarcia rynku usług obsługi naziemnej oraz zapewnienia równego dostępu do rynku poprzez lepsze zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą, wprowadzenie zatwierdzenia na szczeblu UE i zniesienie prawa operatorów portów lotniczych do świadczenia usług obsługi naziemnej na swoich lotniskach. Jeżeli chodzi o koordynację działań w portach lotniczych, to pakiet obejmuje wymogi w zakresie podwykonawstwa, określenie roli operatorów portów lotniczych w ogólnej działalności (wraz z możliwymi wymogami minimalnymi) oraz obowiązki w zakresie sprawozdawczości odnośnie do wyników działalności. Pakiet ten przewiduje całkowity transfer pracowników w przypadku procedur przetargowych i licencjonowanie kluczowego personelu.

Uwzględniono rekomendacje Rady ds. Ocen Skutków, przy czym najważniejsze zmiany dotyczyły konieczności bardziej precyzyjnego określenia problemów, wyjaśnienia przepisów dotyczących ochrony socjalnej w przypadku transferu pracowników, wprowadzenia szerszego wachlarza możliwych do wykonania wariantów strategicznych oraz bardziej szczegółowego porównania poszczególnych wariantów.

Tylko PP2 zapewnia pełną realizację zidentyfikowanych celów, jak wykazano w ocenie skutków. Należy zapewnić odpowiednią równowagę pomiędzy skutkami społecznymi i ekonomicznymi. Ww. pakiet strategiczny stanowi podstawę niniejszego wniosku.

⁹ Komitet Użytkowników Portu Lotniczego to komitet złożony z przedstawicieli użytkowników portu lotniczego (np. przewoźników lotniczych) ustanowiony w każdym porcie lotniczym.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis wniosku

Pełne otwarcie rynku własnej obsługi naziemnej i zwiększenie do trzech minimalnej liczby operatorów usług w przypadku dużych portów lotniczych

Dyrektywa 96/67/WE umożliwia państwom członkowskim ograniczenie własnej obsługi naziemnej lub obsługi naziemnej wykonywanej przez osoby trzecie do minimum dwóch usługodawców w odniesieniu do czterech kategorii usług. W związku z powyższym w niektórych portach lotniczych przewoźnicy lotniczy mają ograniczony wybór pomiędzy dwoma usługodawcami dla każdej z takich usług i nie zawsze są uprawnieni do wykonywania własnej obsługi naziemnej.

Każdy użytkownik portu lotniczego powinien być uprawniony do wykonywania własnej obsługi naziemnej. Liczba uprawnionych podmiotów wykonujących obsługę naziemną jako osoby trzecie nie powinna ponadto wynosić mniej niż trzy w przypadku dużych portów lotniczych obsługujących co najmniej 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie.

Wzajemne uznawanie zatwierdzeń przy zastosowaniu zharmonizowanych wymogów

Trzy czwarte państw członkowskich stosuje własne systemy zatwierdzania, co skutkuje występowaniem wielu różnych wymogów administracyjnych, które muszą być spełnione przez przedsiębiorstwa świadczące usługi obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną na terenie UE. Wzajemne uznawanie zatwierdzeń krajowych przy zastosowaniu zharmonizowanych wymogów zmniejszy koszty administracyjne ponoszone przez operatorów i zredukuje bariery utrudniające wejście na rynek.

Lepsze zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą¹⁰

Scentralizowana infrastruktura jest niezbędna do wykonywania usług obsługi naziemnej. W przypadku braku jasno określonych ram prawnych mogą wystąpić zakłócenia konkurencji na rynku usług obsługi naziemnej. Wniosek zawiera jasno określone ramy prawne określające scentralizowaną infrastrukturę oraz opłaty pobierane z tytułu korzystania ze scentralizowanej infrastruktury od operatorów usług obsługi naziemnej i przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną.

Prawne rozdzielenie portów lotniczych i ich działalności w zakresie obsługi naziemnej

Jeżeli sam port lotniczy jest podmiotem świadczącym usługi obsługi naziemnej, to jako taki nie może czerpać nienależnych korzyści ze swojej działalności w zakresie zarządzania portem lotniczym.

Aktualny system rozdzielania księgowości portów lotniczych świadczących usługi obsługi naziemnej jest bardzo trudny do monitorowania i wydaje się niewystarczający do zapewnienia uczciwej konkurencji. We wniosku określono wymóg, aby porty lotnicze wykonywały obsługę naziemną w ramach oddzielnego podmiotu prawnego oddzielnego od działalności w zakresie zarządzania portem lotniczym.

Ulepszona procedura przetargowa

¹⁰ Infrastruktura scentralizowana to infrastruktura „wykorzystywana do świadczenia usług obsługi naziemnej, których złożoność lub koszt wpływu na środowisko naturalne nie pozwala na podział lub podwojenie”.

Obecny maksymalny okres siedmiu lat, na jaki wybierany jest operator ograniczonych usług obsługi naziemnej, jest postrzegany jako zbyt krótki, w szczególności na potrzeby amortyzacji sprzętu do obsługi naziemnej. Wniosek przewiduje wydłużenie tego okresu do maksymalnie dziesięciu lat.

Wniosek zawiera dalsze specyfikacje dotyczące szczegółów procedury wybierania operatorów usług ograniczonych, tak aby zapewnić jednolite stosowanie i zagwarantować, aby wybrane spółki były rzeczywiście tymi podmiotami, które najlepiej nadają się do wykonywania usług obsługi naziemnej.

W procesie wybierania operatorów ograniczonych usług obsługi naziemnej należy skonsultować się z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego. Wniosek określa przepisy dotyczące regulaminu wewnętrznego Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, tak aby uniknąć konfliktu interesów w przypadku przewoźników lotniczych, którzy wykonują również usługi obsługi naziemnej.

Sprecyzowane zasady dotyczące podwykonawstwa

Chociaż podwykonawstwo umożliwia operatorom usług obsługi naziemnej zwiększenie niezbędnej czasami elastyczności, to podwykonawstwo i podwykonawstwo kaskadowe mogą również prowadzić do ograniczeń przepustowości i wpływać negatywnie na bezpieczeństwo.

Dlatego wniosek zawiera wyraźne zasady dotyczące podwykonawstwa, zezwalające operatorom usług obsługi naziemnej na podzlecanie usług, ale ograniczające podzlecanie usług przez porty lotnicze i przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną tylko do sytuacji, w których występuje siła wyższa, oraz zakazujące podwykonawstwa kaskadowego.

Rola zarządzającego portem lotniczym w koordynacji usług naziemnych

Kryzys, z jakim zmagał się transport lotniczy w zeszłym roku z powodu trudnych warunków pogodowych, uwypuklił konieczność lepszego skoordynowania operacji naziemnych w portach lotniczych. W niektórych portach lotniczych zaobserwowano niski poziom odporności na sytuację kryzysową, także w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej. Trudności w jednym porcie lotniczym odbijają się mocno na całej sieci, dlatego tym ważniejsze jest, aby zwiększyć poziom odporności w sytuacjach kryzysowych.

Zarządzający portem lotniczym powinien być odpowiedzialny za właściwą koordynację czynności w zakresie obsługi naziemnej w swoim porcie lotniczym. Ponadto, w dużych portach lotniczych, które są szczególnie ważne dla europejskiej sieci transportu lotniczego, zarządzający portem lotniczym musi dopilnować, aby czynności te były zarządzane poprzez CDM portu lotniczego i odpowiedni plan na wypadek zagrożenia.

Odpowiedzialność operatorów portów lotniczych za minimalne wymogi jakościowe w odniesieniu do czynności obsługi naziemnej określona w akcie delegowanym

Niespełniająca norm jakość usług obsługi naziemnej świadczonych przez jednego usługodawcę może zakłócić system portu lotniczego ze szkodą dla wszystkich zainteresowanych stron w branży transportu lotniczego. Zainteresowane strony zgłosiły, że brak wspólnych minimalnych wymogów jakościowych dotyczących wszystkich operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym stanowi wadę obowiązującej dyrektywy.

Wniosek przewiduje ustanowienie minimalnych wymogów jakościowych w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej, które muszą być spełnione przez wszystkich operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną.

Obowiązki w zakresie sprawozdawczości dotyczącej wykonywania usług obsługi naziemnej, które mają zostać określone w akcie delegowanym

Wystarczające, niezależne i scentralizowane dane dotyczące wykonywania usług obsługi naziemnej ułatwią określenie odpowiednich środków przyszłej polityki. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną powinni być zobowiązani do składania sprawozdań na temat wykonywania swoich usług obsługi naziemnej.

Obowiązkowe minimalne szkolenie pracowników

W sektorze wymagającym tak dużych nakładów pracy, jak obsługa naziemna, stały rozwój pracowników i ich szkolenie mają duży wpływ na jakość usług. Natomiast słabe wykształcenie pracowników zwiększa ryzyko świadczenia usług niskiej jakości i, co ważne, może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo i ochronę w obsłudze naziemnej. We wniosku wprowadzono minimalne wymogi w zakresie szkoleń dla wszystkich operatorów usług obsługi naziemnej i przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną, aby zapewnić bezpieczeństwo i ochronę czynności oraz stworzyć równe szanse dla operatorów.

Umożliwienie państwom członkowskim nałożenia obowiązku przejmowania pracowników z takimi samymi warunkami w przypadku procedury przetargowej

Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej¹¹ niejasnym pozostaje, do jakich środków są uprawnione państwa członkowskie przy zmianie upoważnionego operatora usług obsługi naziemnej o ograniczonym dostępie.

W branży obsługi naziemnej występuje duża rotacja pracowników, co częściowo wydaje się być skutkiem dyrektywy. Usługodawcy wybrani w przetargu do świadczenia usług o ograniczonym dostępie mogą działać tylko przez ograniczony maksymalny okres. Dlatego system przetargowy wydaje się napędzać rotację pracowników. Brak ciągłości zatrudnienia pracowników może mieć negatywny wpływ na jakość usług obsługi naziemnej. Właściwe jest zatem wyjaśnienie zasad dotyczących przejmowania pracowników w szerszym zakresie niż wynikałoby ze stosowania dyrektywy 2001/23/WE w sprawie przejmowania przedsiębiorstw oraz umożliwienie państwom członkowskim zapewnienia właściwych warunków zatrudnienia i pracy.

3.2. Podstawa prawna

Podstawą wniosku jest art. 100 TFUE.

3.3. Zasada pomocniczości

Zasadę pomocniczości stosuje się, jeżeli wniosek nie podlega wyłącznej kompetencji UE.

Cele wniosku nie mogą być w wystarczający sposób osiągnięte przez państwa członkowskie, ponieważ przewoźnicy lotniczy działają na jednolitym rynku lotniczym, a operatorzy usług obsługi naziemnej również działają na rynku europejskim lub międzynarodowym. Ramy prawne dla usług obsługi naziemnej nie mogą być określone na niższym szczeblu. Wszelkie

¹¹ Sprawa C-460/02, Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Włoskiej, wyrok z dnia 9 grudnia 2004 r. Sprawa C-386/03, Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Federalnej Niemiec, 14 lipca 2005 r.

indywidualne działania na szczeblu państw członkowskich mogłyby zakłócić funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

Działania na szczeblu UE pozwalają na lepsze osiągnięcie celów wniosku. Europejskie zasady dotyczące usług obsługi naziemnej stanowią niezbędne uzupełnienie europejskich przepisów stanowiących podstawę rynku wewnętrznego w sektorze lotnictwa, ponieważ sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny system świadczenia usług obsługi naziemnej jest niezbędny do osiągnięcia skutecznych, wysokiej jakości usług obsługi naziemnej, które pełnią kluczową rolę w łańcuchu transportu lotniczego.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

3.4. Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Dodatkowe obciążenia dla podmiotów gospodarczych i organów krajowych ograniczają się do tych niezbędnych do poprawy skuteczności i ogólnej jakości usług obsługi naziemnej. Chociaż wniosek przewiduje znaczące koszty przede wszystkim z tytułu ulepszonego zarządzania scentralizowaną infrastrukturą, prawnej separacji portów lotniczych i obowiązków w zakresie sprawozdawczości, to koszty te powinny być zrekompensowane poprzez uzyskanie znaczących korzyści ekonomicznych i jakościowych.

3.5. Wybór instrumentu

Wnioskowanym instrumentem jest rozporządzenie. Inne środki nie byłyby adekwatne. Z uwagi na nowe potrzeby w zakresie minimalnych, zharmonizowanych norm jakości w portach lotniczych w celu wdrożenia podejścia „od drzwi do drzwi” oraz na potrzeby dalszej harmonizacji warunków dostępu do rynku w celu zapewnienia bardziej uczciwej konkurencji na rynku usług obsługi naziemnej elastyczność zapewniona w 1996 r. poprzez wybór dyrektywy przestała być odpowiednia.

Instrument prawny musi być instrumentem ogólnego stosowania.

Rozporządzenie spełnia potrzeby harmonizacji rynków usług obsługi naziemnej na szczeblu UE, co zostało określone jako problem. Większość zidentyfikowanych trudności z obecnymi ramami prawnymi ma związek z ich niespójnym wdrażaniem w poszczególnych państwach członkowskich.

Z tego względu najodpowiedniejszym instrumentem prawnym jest rozporządzenie, ponieważ inne warianty nie byłyby wystarczające do osiągnięcia wnioskowanych celów.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet UE.

5. ELEMENTY DODATKOWE

5.1. Uchylenie obowiązujących przepisów

Przyjęcie wniosku doprowadzi do uchylenia obowiązującej dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty.

5.2. Europejski Obszar Gospodarczy

Wnioskowany akt prawny dotyczy zagadnienia mającego znaczenie dla EOG i z tego względu powinien objąć także Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylające dyrektywę Rady 96/67/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty¹⁴ przewiduje stopniowe otwarcie rynku usług obsługi naziemnej.
- (2) Porty lotnicze i usługi obsługi naziemnej są niezbędne do właściwego funkcjonowania transportu lotniczego i stanowią kluczową funkcję w łańcuchu transportu lotniczego. Usługi obsługi naziemnej obejmują wszystkie czynności naziemne związane z lotnictwem wykonywane w portach lotniczych na rzecz poszczególnych przewoźników lotniczych.
- (3) W deklaracji przyjętej na Szczycie Lotniczym w Brugii w październiku 2010 r. uznano konieczność zreformowania przepisów unijnych w celu zwiększenia konkurencyjności każdego ogniwa w łańcuchu transportu lotniczego (tj. portów lotniczych, przewoźników, innych operatorów usług).

¹² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹⁴ Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

- (4) W białej księdze: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu¹⁵ stwierdzono, że lepszy dostęp do rynku i wysoka jakość usług w portach lotniczych są niezbędne do zapewnienia obywatelom odpowiedniej jakości życia oraz do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru transportu.
- (5) Oczekuje się, że dalsze stopniowe otwieranie rynku usług obsługi naziemnej i wprowadzenie ujednoczonych wymogów dotyczących świadczenia usług obsługi naziemnej zwiększy wydajność i poprawi ogólną jakość usług obsługi naziemnej zarówno dla przewoźników lotniczych, jak i dla pasażerów i spedytorów. Powinno to spowodować poprawę ogólnej jakości funkcjonowania portów lotniczych.
- (6) Biorąc pod uwagę nowe potrzeby w zakresie minimalnych, zharmonizowanych norm jakości w portach lotniczych w celu wprowadzenia podejścia „od drzwi do drzwi” w ramach wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz potrzeby w zakresie dalszej harmonizacji w celu pełnego wykorzystania korzyści płynących ze stopniowego otwierania rynku usług obsługi naziemnej pod względem poprawy jakości i wydajności usług obsługi naziemnej, dyrektywę 96/67/WE należy zastąpić rozporządzeniem.
- (7) Swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej jest zgodny z efektywną eksploatacją portów lotniczych Unii pod warunkiem zastosowania odpowiednich zabezpieczeń. Swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej powinien być wprowadzany stopniowo i dostosowywany do wymogów tego sektora.
- (8) Stopniowe otwieranie rynku na mocy dyrektywy 96/67/WE przyniosło już pozytywne skutki pod względem lepszej wydajności i jakości. Należy zatem kontynuować stopniowe otwieranie rynku.
- (9) Każdy użytkownik portu lotniczego powinien mieć prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej. Jednocześnie należy utrzymać jednoznaczną i ograniczoną definicję własnej obsługi naziemnej, aby uniknąć nadużyć i negatywnych skutków dla rynku obsługi wykonywanej przez osoby trzecie.
- (10) Dla niektórych kategorii usług obsługi naziemnej dostęp do rynku może napotkać ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni. Dlatego powinna istnieć możliwość ograniczenia liczby upoważnionych operatorów takich usług obsługi naziemnej.
- (11) W niektórych przypadkach ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni mogą mieć charakter uzasadniający dalsze ograniczenia w dostępie do rynku lub w wykonywaniu własnej obsługi naziemnej, pod warunkiem że ograniczenia te są właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny być uprawnione do wnioskowania o odstępstwo od przepisów niniejszego rozporządzenia.
- (12) Celem tych odstępstw powinno być umożliwienie władzom portów lotniczych pokonania lub przynajmniej zmniejszenia wspomnianych ograniczeń. Odstępstwa te powinny być zatwierdzone przez Komisję.

¹⁵ COM(2011) 144 wersja ostateczna.

- (13) Aby utrzymać efektywną i uczciwą konkurencję w przypadku, gdy liczba operatorów usług obsługi naziemnej jest ograniczona, podmioty takie muszą być wybierane zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą przetargową. Należy określić szczegóły takiej procedury.
- (14) Przy wyborze operatorów usług obsługi naziemnej należy zasięgnąć opinii użytkowników portów lotniczych, ponieważ są oni szczególnie zainteresowani jakością i ceną usług obsługi naziemnej.
- (15) Niezbędne jest zatem zorganizowanie przedstawicielstwa użytkowników portu lotniczego i konsultacja z nimi, w szczególności przy wyborze upoważnionych operatorów usług obsługi naziemnej.
- (16) W kontekście wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym w pewnych okolicznościach i szczególnych warunkach powinna istnieć możliwość rozszerzenia obowiązku użyteczności publicznej na inne porty lotnicze w tym samym regionie geograficznym danego państwa członkowskiego.
- (17) Niejasnym pozostaje, czy państwa członkowskie mogą wymagać przejścia personelu przy zmianie operatora usług obsługi naziemnej o ograniczonym dostępie. Przerwanie ciągłości zatrudnienia może mieć szkodliwy wpływ na jakość usług obsługi naziemnej. Dlatego należy wyjaśnić zasady przejmowania pracowników w szerszym zakresie niż wynikałoby ze stosowania dyrektywy 2001/23/WE w sprawie przejmowania przedsiębiorstw umożliwiającym państwom członkowskim zapewnienie właściwych warunków zatrudnienia i pracy.
- (18) Aby zapewnić prawidłowe i sprawne funkcjonowanie operacji transportu lotniczego w portach lotniczych, zagwarantować bezpieczeństwo i ochronę na terenie portów lotniczych, chronić środowisko oraz zgodność z obowiązującymi przepisami i zasadami socjalnymi, świadczenie usług obsługi naziemnej powinno podlegać odpowiedniemu zatwierdzeniu. Biorąc pod uwagę, że w większości państw członkowskich istnieją obecnie systemy zatwierdzania świadczenia usług obsługi naziemnej, ale znacząco się między sobą różnią, należy wprowadzić ujednolicony system zatwierdzania.
- (19) Aby zagwarantować, że wszyscy operatorzy usług i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną posiadają wystarczającą solidność ekonomiczną, dobrą renomę, wystarczający zakres ubezpieczeń oraz odpowiednią wiedzę na temat obsługi naziemnej i środowiska portu lotniczego, oraz aby zapewnić równe szanse, zatwierdzenie należy wydawać pod warunkiem spełnienia minimalnych wymogów.
- (20) Swobodny dostęp do scentralizowanej infrastruktury portu lotniczego oraz jednoznaczne ramy prawne do celów definiowania scentralizowanej infrastruktury są niezbędne do skutecznego świadczenia usług obsługi naziemnej. Powinna jednak istnieć możliwość pobierania opłat z tytułu scentralizowanej infrastruktury.
- (21) Opłaty powinny być niedyskryminacyjne, a obliczenia przejrzyste. Opłaty nie powinny przekraczać kwot niezbędnych do pokrycia kosztów udostępniania scentralizowanej infrastruktury włącznie z odpowiednią stopą zwrotu z aktywów.

- (22) Zarządzający portem lotniczym lub inny podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą danego portu lotniczego powinien regularnie zasięgać opinii użytkowników portu lotniczego w sprawie określenia infrastruktury i poziomu opłat.
- (23) Zarządzający portem lotniczym może również sam świadczyć usług obsługi naziemnej. Ponieważ jednocześnie, poprzez swoje decyzje, zarządzający portem lotniczym może wywierać znaczący wpływ na konkurencję między operatorami usług obsługi naziemnej, porty lotnicze powinny być zobowiązane do utrzymywania swoich usług obsługi naziemnej w ramach podmiotu stanowiącego oddzielny podmiot prawny w stosunku do podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie infrastrukturą.
- (24) Aby umożliwić portom lotniczym wypełnianie ich funkcji w zakresie zarządzania infrastrukturą, zagwarantować bezpieczeństwo i ochronę na terenie portów lotniczych oraz zapewnić odporność usług obsługi naziemnej także w sytuacjach kryzysowych, zarządzający portem lotniczym powinien być odpowiedzialny za odpowiednią koordynację czynności w zakresie obsługi naziemnej w porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym powinien składać sprawozdania dotyczące koordynacji obsługi naziemnej w porcie lotniczym organowi ds. oceny skuteczności działania w ramach Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) w celu skonsolidowanej optymalizacji.
- (25) Zarządzający portem lotniczym, organ publiczny lub inny organ sprawujący kontrolę nad portem lotniczym powinien również mieć uprawnienia do ustanawiania zasad niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury portów lotniczych.
- (26) Konieczne jest określenie obowiązkowych minimalnych norm jakości, jakie muszą być spełnione przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną w celu zapewnienia ogólnej jakości usług i równych szans dla operatorów.
- (27) Aby usprawnić funkcjonowanie całego łańcucha transportu lotniczego i wprowadzić podejście „od drzwi do drzwi”, operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną powinni składać Komisji sprawozdania z wyników swojej działalności.
- (28) W sektorze tak pracochłonnym, jak obsługa naziemna, stały rozwój pracowników i ich szkolenie mają duży wpływ na jakość usług. Należy zatem ustanowić minimalne wymogi w zakresie szkoleń, aby zapewnić odpowiednią jakość działań pod względem niezawodności, odporności, bezpieczeństwa i ochrony oraz stworzyć równe szanse dla operatorów.
- (29) Podwykonawstwo zwiększa elastyczność operatorów usług obsługi naziemnej. Niemniej jednak podwykonawstwo i podwykonawstwo kaskadowe mogą również prowadzić do ograniczeń przepustowości i wpływać negatywnie na bezpieczeństwo i ochronę. Dlatego należy ograniczyć podwykonawstwo i wyjaśnić zasady regulujące podwykonawstwo.
- (30) Prawa określone w niniejszym rozporządzeniu należy stosować do operatorów usług obsługi naziemnej z państw trzecich oraz użytkowników portów lotniczych z państw trzecich wykonujących własną obsługę naziemną jedynie pod warunkiem ścisłej wzajemności. W przypadku niezachowania takiej wzajemności Komisja powinna mieć

możliwość podjęcia decyzji, że dane państwo lub państwa członkowskie powinny zawiesić te prawa w odniesieniu do takich operatorów lub użytkowników.

- (31) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej.
- (32) Aby zagwarantować, że do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną stosuje się zharmonizowane wymogi w zakresie ubezpieczeń, Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do wymogów w zakresie ubezpieczeń dla operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. Aby zapewnić stosowanie ujednoliconych i właściwie zaktualizowanych wymogów w zakresie minimalnych norm jakości usług obsługi naziemnej oraz obowiązków w zakresie sprawozdawczości dotyczących operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych, Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do specyfikacji minimalnych norm jakości usług obsługi naziemnej oraz specyfikacji dotyczących zawartości i upowszechniania obowiązków w zakresie sprawozdawczości w odniesieniu do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. Szczególnie ważne jest, aby Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje w czasie swoich prac przygotowawczych, w tym na szczeblu eksperckim i z wykorzystaniem odpowiedniego komitetu sektorowego dialogu społecznego powołanego na podstawie decyzji 98/500/WE.
- (33) Przy przygotowywaniu i sporządzaniu aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (34) Aby zapewnić jednolite warunki wprowadzania niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹⁶.
- (35) Na potrzeby przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących odstępstw w zakresie otwierania rynku usług obsługi naziemnej dla osób trzecich oraz dla przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną należy stosować procedurę doradczą, ponieważ akty te mają jedynie ograniczony zakres.
- (36) Procedurę doradczą należy również stosować do przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących rozszerzania przez państwa członkowskie obowiązku użyteczności publicznej na porty lotnicze na wyspach, ponieważ akty te mają jedynie ograniczony zakres.

¹⁶ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (37) Do celów przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących całkowitego lub częściowego zawieszenia prawa dostępu do rynku usług obsługi naziemnej na terytorium danego państwa członkowskiego dla operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych z państw trzecich należy stosować procedurę sprawdzającą.
- (38) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, czyli bardziej jednolite stosowanie przepisów Unii w odniesieniu do usług obsługi naziemnej, nie może być osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie ze względu na międzynarodowy charakter transportu lotniczego i może tym samym być osiągnięty w większym stopniu na szczeblu unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wzmiankowanym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza środki niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (39) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie dnia 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze sporządzoną w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r., a całkowite jej przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.
- (40) Należy zatem uchylić dyrektywę 96/67/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I – Zakres i definicje

Artykuł 1 Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, które podlega Traktatowi, otwartego dla ruchu handlowego.

Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego Gibraltaru pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu w zakresie zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

Artykuł 2 Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „port lotniczy” oznacza obszar lądowy specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, w tym urządzenia pomocnicze, które mogą być wykorzystywane do takich czynności ze względu na wymogi ruchu statków

powietrznych i ich obsługi, w tym urządzenia potrzebne do obsługi lotów handlowych;

- b) „zarządzający portem lotniczym” oznacza organ, który w powiązaniu z inną działalnością lub nie, zależnie od sytuacji, ma za zadanie, wynikające z prawa lub regulacji krajowych, administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego, a także koordynację i kontrolę działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym;
- c) „użytkownik portu lotniczego” oznacza osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- d) „obsługa naziemna” oznacza określone w załączniku usługi świadczone na rzecz użytkowników portów lotniczych w portach lotniczych;
- e) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do jednej lub więcej kategorii i nie zawiera z osobą trzecią żadnej umowy na świadczenie takich usług; do celów niniejszego rozporządzenia samych użytkowników portu lotniczego nie uznaje się za osoby trzecie, jeżeli:
 - jeden użytkownik posiada udział większościowy w innym lub
 - pojedynczy podmiot posiada większość udziałów w każdym z nich;
- f) „operator usług obsługi naziemnej” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą na rzecz osób trzecich usługi obsługi naziemnej należące do jednej lub więcej kategorii;
- g) „scenzalizowana infrastruktura” oznacza szczególne instalacje lub obiekty w porcie lotniczym, które nie mogą, z przyczyn technicznych, środowiskowych, kosztowych lub związanych z przepustowością, być podzielone ani powielone oraz których dostępność jest niezbędna i konieczna do świadczenia dalszych usług obsługi naziemnej;
- h) „podwykonawstwo” oznacza zawieranie umów przez operatorów usług obsługi naziemnej w charakterze głównych wykonawców lub wyjątkowo przez użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną umów z osobami trzecimi nazywanymi „podwykonawcami”, na mocy których podwykonawcy są zobowiązani do wykonywania jednej lub więcej kategorii (lub podkategorii) usług obsługi naziemnej;
- i) „zatwierdzenie” oznacza zatwierdzenie udzielone przedsiębiorstwu przez właściwy organ w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej określonych w zatwierdzeniu;
- j) „niezależny organ nadzorujący” oznacza organ, o którym mowa w art. 11 dyrektywy 2009/12/WE.

Rozdział II – Ogólne wymogi wstępne

Artykuł 3

Zarządzający portem lotniczym

1. Jeżeli port lotniczy jest zarządzany i eksploatowany nie przez jednego zarządzającego, ale przez kilka oddzielnych organów, to do celów niniejszego rozporządzenia każdy z tych organów będzie uważany za część zarządzającego portem lotniczym.
2. Jeżeli dla kilku portów lotniczych ustanowiony jest tylko jeden zarządzający portem lotniczym, to każdy z tych portów lotniczych jest rozpatrywany oddzielnie do celów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Komitet Użytkowników Portu Lotniczego

1. Każdy z przedmiotowych portów lotniczych ustanawia komitet przedstawicieli użytkowników portu lotniczego lub organizacji reprezentujących użytkowników portu lotniczego („Komitet Użytkowników Portu Lotniczego”).
2. Wszyscy użytkownicy portu lotniczego mają prawo do uczestniczenia w pracach Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego lub, na ich życzenie, do bycia reprezentowanym w takim Komitecie przez organizację wyznaczoną do tego celu. Jeżeli jednak użytkownicy są reprezentowani przez taką organizację, to nie może ona świadczyć usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym.
3. Komitet Użytkowników Portu Lotniczego ustanawia na piśmie swój regulamin wewnętrzny, w tym zasady głosowania.

Zasady głosowania obejmują przepisy szczególne, które wykluczają konflikt interesów w ramach Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego wynikający z obecności użytkowników portu lotniczego, którzy świadczą usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. W szczególności w przypadku zasięgnięcia opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego w procesie wybierania operatorów zgodnie z art. 8 i 9 użytkownicy portu lotniczego ubiegający się o zatwierdzenie w zakresie świadczenia jednej lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich nie mogą mieć prawa głosu.

4. Głosy w ramach Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego waży się następująco:
 - a) niezależnie od rocznej wielkości ruchu obsługiwanej przez pojedynczego użytkownika portu lotniczego w danym porcie lotniczym jego prawo głosu nie może być większe niż 49 % całkowitej liczby głosów;
 - b) prawo głosu użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną nie może przekraczać jednej trzeciej całkowitej liczby głosów.

5. Zarządzający portem lotniczym zapewnia sekretariat Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego.

Jeżeli zarządzający portem lotniczym odmawia spełnienia tego obowiązku lub rozwiązania tego nie akceptuje Komitet Użytkowników Portu Lotniczego, to zarządzający portem lotniczym wyznacza inny podmiot, który musi zostać zaakceptowany przez Komitet Użytkowników Portu Lotniczego. Sekretariat Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego prowadzi i aktualizuje wykaz użytkowników portu lotniczego lub ich przedstawicieli, którzy należą do Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego.

6. Sekretariat Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego protokołuje wszystkie posiedzenia Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego. Protokoły te wiernie oddają poglądy wyrażone na posiedzeniu i wyniki głosowań.

Rozdział III – Otwarcie rynku usług obsługi naziemnej

SEKCJA 1 WŁASNA OBSŁUGA NAZIEMNA

Artykuł 5

Własna obsługa naziemna

Wszyscy użytkownicy portów lotniczych mają prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej.

SEKCJA 2 OBSŁUGA NAZIEMNA NA RZECZ OSÓB TRZECICH

Artykuł 6

Obsługa naziemna na rzecz osób trzecich

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej mają swobodny dostęp do rynku świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich w każdym porcie lotniczym, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.
2. W przypadku portów lotniczych, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę podmiotów upoważnionych do świadczenia następujących kategorii usług obsługi naziemnej:
 - a) obsługa bagażu;
 - b) obsługa ramp;
 - c) obsługa w zakresie tankowania paliwa;

- d) obsługa ładunków i poczty w zakresie obsługi fizycznej ładunku i poczty przy przyjmowaniu, wydawaniu lub przekazywaniu między terminalem lotniczym a statkiem powietrznym.

Państwa członkowskie nie mogą jednak ograniczyć tej liczby do mniej niż dwóch operatorów dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej lub, w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, do mniej niż trzech operatorów dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej.

- 3. W portach lotniczych, gdzie liczba operatorów usług jest ograniczona do co najmniej dwóch zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu lub z art. 14 ust. 1 lit. a) i c), co najmniej jeden z upoważnionych operatorów usług obsługi naziemnej nie może być bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez:

- a) zarządzającego portem lotniczym,
- b) użytkownika portu lotniczego przewożącego więcej niż 25 % pasażerów lub ładunków odnotowanych w porcie lotniczym w roku poprzedzającym rok, w którym dokonano wyboru operatorów,
- c) organ kontrolujący lub kontrolowany bezpośrednio lub pośrednio przez zarządzającego portem lotniczym, którym mowa w lit. a), lub innego takiego użytkownika, o którym mowa w lit. b).

Kontrola może się opierać na prawach, umowach lub innych środkach, które razem lub osobno, z uwzględnieniem stanu faktycznego lub prawnego, nadają możliwość wywierania decydującego wpływu na operatora zgodnie z interpretacją Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

- 4. W przypadku gdy zgodnie z ust. 2 liczba upoważnionych podmiotów jest ograniczona, państwa członkowskie nie mogą, w odniesieniu do każdej kategorii usług obsługi naziemnej podlegającej ograniczeniu, uniemożliwić użytkownikom portu lotniczego, niezależnie od przydzielonych im części portu lotniczego, rzeczywistego wyboru na warunkach określonych w ust. 2 i 3 pomiędzy co najmniej:

- dwoma operatorami usług obsługi naziemnej lub
- trzema operatorami usług obsługi naziemnej w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie.

- 5. Jeżeli port lotniczy osiągnie jedną z wartości progowych określonych w niniejszym artykule dla wielkości ruchu towarowego, nie osiągnąwszy odpowiadającej jej wartości progowej dla ruchu pasażerskiego, to niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do kategorii usług obsługi naziemnej zastrzeżonych wyłącznie dla ruchu pasażerskiego.

- 6. Port lotniczy, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, a następnie zmniejszyła się do wielkości poniżej wartości progowej wynoszącej 2 mln

pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, utrzymuje otwarty rynek dla operatorów usług obsługi naziemnej będących osobami trzecimi przez co najmniej trzy lata następujące po roku, w którym wielkość ruchu spadła poniżej wartości progowej.

7. Port lotniczy, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, a następnie zmniejszyła się do wielkości poniżej wartości progowej 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, utrzymuje otwarty rynek dla operatorów usług obsługi naziemnej będących osobami trzecimi przez co najmniej trzy lata następujące po roku, w którym wielkość ruchu spadła poniżej wartości progowej.

Artykuł 7 *Wybór operatorów usług*

1. Operatorzy upoważnieni do świadczenia usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym, w którym ich liczba jest ograniczona na podstawie art. 6 lub art. 14, są wybierani zgodnie z przejrzystą, otwartą i niedyskryminacyjną procedurą przetargową.
2. Organizatorem przetargu jest:
 - a) zarządzający portem lotniczym, pod warunkiem że:
 - nie świadczy zbliżonych usług obsługi naziemnej oraz
 - nie sprawuje bezpośredniej ani pośredniej kontroli nad przedsiębiorstwem świadczącym takie usługi oraz
 - nie jest zaangażowany w takie przedsiębiorstwo;
 - b) we wszystkich pozostałych przypadkach: właściwy organ niezależny od zarządzającego portem lotniczym.
3. Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie ma dostępu do ofert składanych przez oferentów na żadnym etapie procedury wybierania operatora. Zarządzający portem lotniczym nie ma dostępu do ofert składanych przez oferentów na żadnym etapie procedury wybierania operatora, o ile nie jest organizatorem przetargu.
4. Po powiadomieniu Komisji dane państwo członkowskie może uwzględnić w specyfikacjach przetargu obowiązek świadczenia usługi publicznej, który musi być spełniony przez operatorów usług obsługi naziemnej w odniesieniu do portów lotniczych obsługujących regiony peryferyjne lub rozwijające się, które leżą na terytorium danego państwa i gdzie operatorzy nie wyrażają chęci świadczenia usług obsługi naziemnej bez wsparcia publicznego (tj. praw wyłączności lub płatności wyrównawczych), jeżeli takie porty lotnicze mają kluczowe znaczenie dla dostępności danego państwa członkowskiego. Przepis ten nie narusza zasad pomocy państwa w UE.
5. Zaproszenie do składania ofert wydaje się i publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

6. Wybór operatorów przez organizatora przetargu odbywa się dwuetapowo:
 - a) procedura kwalifikacyjna w celu sprawdzenia odpowiedniości oferentów oraz
 - b) procedura udzielania zamówienia w celu wybrania upoważnionych operatorów.

Artykuł 8
Procedura kwalifikacyjna

1. W ramach procedury kwalifikacyjnej organizator przetargu sprawdza, czy oferenci spełniają określone kryteria minimalne. Organizator przetargu ustanawia te kryteria minimalne po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i zarządzającego portem lotniczym, jeżeli ten ostatni nie jest organizatorem przetargu.
2. Kryteria minimalne obejmują, co następuje:
 - a) oferent posiada ważne zatwierdzenie wydane zgodnie z rozdziałem IV dotyczącym procedury zatwierdzania;
 - b) oferent wykazał swoją zdolność i zobowiązał się pisemnie do stosowania odpowiednich przepisów i zasad, w tym obowiązujących przepisów prawa pracy, postanowień obowiązujących układów zbiorowych, zasad prowadzenia działalności w porcie lotniczym oraz wymogów jakościowych w porcie lotniczym.
3. Organizator przetargu sporządza ostateczną listę oferentów spełniających kryteria procedury kwalifikacyjnej.

Artykuł 9
Procedura udzielania zamówienia

1. W ramach procedury udzielania zamówienia organizator przetargu wybiera operatora z listy ostatecznej i udziela mu upoważnienia po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i zarządzającego portem lotniczym, jeżeli ten ostatni nie jest organizatorem przetargu.
2. Wybór operatora, który ma otrzymać upoważnienie, odbywa się na podstawie porównania ofert składanych przez podmioty z listą kryteriów udzielania zamówienia. Kryteria udzielania zamówienia są odpowiednie, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Organizator przetargu ustanawia kryteria udzielania zamówienia po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i zarządzającego portem lotniczym, jeżeli ten ostatni nie jest organizatorem przetargu.
3. Kryteria udzielania zamówienia obejmują następujące elementy:
 - a) spójność i wiarygodność planu operacyjnego ocenianą na podstawie modelowych kalkulacji kosztowych;

- b) poziom jakości operacji oceniany na podstawie reprezentatywnego harmonogramu lotów, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, efektywnego wykorzystania personelu i sprzętu, ostatniego przyjmowania bagażu i ładunku, czasu dostawy bagażu i ładunku oraz maksymalnego czasu postoju;
 - c) adekwatność zasobów materialnych pod kątem dostępności sprzętu i jego przyjazności dla środowiska;
 - d) adekwatność zasobów ludzkich pod kątem doświadczenia pracowników i adekwatność programu szkoleń/kwalifikacji;
 - e) jakość technologii informacyjno-komunikacyjnych;
 - f) jakość planowania organizacyjnego;
 - g) efekty działalności środowiskowej.
4. Sposób względnego ważenia kryteriów udzielania zamówienia podaje się w zaproszeniu do składania ofert i w odpowiednich dokumentach. Do każdego kryterium udzielania zamówienia stosuje się zakres punktów z odpowiednim maksymalnym rozłożeniem. Organizator przetargu może wyznaczyć minimalną liczbę punktów, jaką wybrany oferent musi uzyskać w odniesieniu do niektórych kryteriów udzielania zamówienia. Minimalną liczbę punktów ustala się w niedyskryminacyjny sposób i określa wyraźnie w zaproszeniu do składania ofert i w odpowiednich dokumentach. Organizator przetargu nie może usuwać kryteriów udzielania zamówienia, dodawać nowych ani wprowadzać dalszego podziału kryteriów określonych pierwotnie w zaproszeniu do składania ofert.
5. Upoważnienia do świadczenia usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym udziela się oferentowi, który uzyskał największą liczbę punktów i spełnił wszelkie wymogi dotyczące minimalnej liczby punktów w odniesieniu do określonych kryteriów zamówienia.
6. W procedurze udzielania zamówienia nie zasięga się opinii użytkowników portu lotniczego, którzy ubiegają się o świadczenie usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich lub wykonują własną obsługę naziemną.
7. Organizator przetargu dopilnowuje, aby rozstrzygnięcie przetargu i jego uzasadnienie zostały opublikowane.

Artykuł 10

Czas trwania upoważnienia i zakończenie działalności

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej otrzymują upoważnienie na okres od siedmiu do dziesięciu lat, za wyjątkiem odstępstw dotyczących otwierania rynku własnej obsługi naziemnej i obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich zgodnie z art. 14 ust. 1. Dokładny czas trwania upoważnienia dla operatorów i datę rozpoczęcia działalności określa się wyraźnie w zaproszeniu do składania ofert.
2. Operator usług obsługi naziemnej rozpoczyna świadczenie usług w terminie jednego miesiąca od daty rozpoczęcia określonej w zaproszeniu do składania ofert.

Organizator przetargu może w należycie uzasadnionych przypadkach, na wniosek operatora usług obsługi naziemnej i po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, przedłużyć ten okres do nie więcej niż sześciu miesięcy. Po upływie tego okresu upoważnienie traci ważność.

3. Organizator przetargu przewiduje zakończenie okresu obowiązywania upoważnienia i dopilnowuje, aby operator wybrany w wyniku nowego zaproszenia do składania ofert był upoważniony do rozpoczęcia swojej działalności w dniu następującym po ostatnim dniu obowiązywania upoważnienia poprzednio wybranego(-ych) operatora(-ów).
4. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej przestanie wykonywać swoją działalność przed końcem okresu upoważnienia, to operatora zastępuje się zgodnie z procedurą selekcyjną określoną w art. 7, 8, 9 i w niniejszym artykule. Operator kończący działalność powiadamia właściwego organizatora przetargu o zamiarze zaprzestania działalności z odpowiednim wyprzedzeniem i na co najmniej sześć miesięcy przed opuszczeniem portu lotniczego. Operator może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli nie powiadomi organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem, chyba że wykaze działanie siły wyższej.
5. Jeżeli operator przestanie wykonywać swoją działalność przed końcem okresu upoważnienia i nie pozostawi organizatorowi przetargu wystarczającej ilości czasu na wybranie nowego operatora przed opuszczeniem przez niego portu lotniczego, co będzie skutkowało tymczasowym monopolem na niektóre usługi obsługi naziemnej w tym porcie lotniczym, to państwo członkowskie może udzielić upoważnienia na ograniczony czas nieprzekraczający dziesięciu miesięcy na rzecz operatora usług obsługi naziemnej w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej w takim porcie lotniczym bez stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7, 8, 9 i w niniejszym artykule.

Jeżeli państwo członkowskie nie zdoła znaleźć operatora usług obsługi naziemnej na taki ograniczony okres, to państwo członkowskie reguluje ceny usług obsługi naziemnej, na które występuje tymczasowy monopol, dopóki nowy operator nie zacznie świadczyć takich usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym.

6. Organizator przetargu powiadamia Komitet Użytkowników Portu Lotniczego oraz, w razie potrzeby, zarządzającego portem lotniczym o decyzjach podejmowanych na podstawie art. 7, 8, 9 i niniejszego artykułu.
7. Przepisów art. 7, 8, 9 i niniejszego artykułu nie stosuje się do udzielania zamówień publicznych i koncesji, które podlegają innym przepisom prawa Unii.

Artykuł 11

Zarządzający portem lotniczym jako operator usług obsługi naziemnej

1. Jeżeli liczba operatorów usług obsługi naziemnej jest ograniczona zgodnie z art. 6, to zarządzający portem lotniczym może sam świadczyć usługi obsługi naziemnej bez stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10. Podobnie, może on bez

stosowania tej procedury upoważnić przedsiębiorstwo do świadczenia usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym, jeżeli:

- a) bezpośrednio lub pośrednio kontroluje takie przedsiębiorstwo;
 - b) jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez takie przedsiębiorstwo.
2. Jeżeli zarządzający portem lotniczym świadczący usługi obsługi naziemnej zgodnie z ust. 1 przestanie spełniać warunki określone w ust. 1, to taki operator może nadal świadczyć usługi obsługi naziemnej przez okres pięciu lat bez konieczności stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10. Na koniec tego pięcioletniego okresu operator powiadamia odpowiedniego organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem i na co najmniej sześć miesięcy przed upływem tego pięcioletniego okresu. Operator może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli nie powiadomi organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem, chyba że może wykazać działanie siły wyższej. Jeżeli operator zaprzestanie działalności przed końcem pięcioletniego okresu, stosuje się przepisy art. 10 ust. 4 i 5.

Artykuł 12

Zabezpieczenie praw pracowników w przypadku transferu personelu na potrzeby usług podlegających ograniczeniom dostępu do rynku

1. Przepisy niniejszego artykułu stosuje się tylko do usług obsługi naziemnej, dla których dane państwo członkowskie ograniczyło liczbę operatorów zgodnie z art. 6 lub 14.
2. Jeżeli w wyniku procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10 operator usług obsługi naziemnej, o których mowa w ust. 1, traci swoje upoważnienie do świadczenia takich usług, to państwa członkowskie mogą nałożyć na operatorów usług obsługi naziemnej, którzy przejmują świadczenie takich usług, obowiązek nadania pracownikom zatrudnionym uprzednio do świadczenia takich usług takich samych praw, jakie by im przysługiwały, gdyby nastąpiło przejście w rozumieniu dyrektywy Rady 2001/23/WE¹⁷.
3. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 2 do pracowników poprzedniego operatora, którzy są zaangażowani w świadczenie usług, w stosunku do których poprzedni operator utracił upoważnienie, i którzy z własnej woli wyrażają zgodę na przejście do nowego(-ych) operatora(-ów).
4. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 2 w taki sposób, aby był proporcjonalny do wielkości działalności faktycznie przeniesionej na nowych operatorów.
5. Jeżeli państwo członkowskie nakłada wymóg, o którym mowa w ust. 2, dokumentacja przetargowa dotycząca procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10 zawiera wykaz przedmiotowych pracowników i odpowiednie dane szczegółowe dotyczące praw

¹⁷ Dyrektywa Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów, Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

umownych pracowników i warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych z przedmiotowymi usługami.

6. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej zaprzestaje świadczenia na rzecz użytkownika portu lotniczego usług obsługi naziemnej stanowiących istotną część operacji obsługi naziemnej danego operatora w przypadkach nieobjętych przepisami ust. 2 lub jeśli użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną podejmie decyzję o zaprzestaniu wykonywania własnej obsługi naziemnej, państwa członkowskie mogą nałożyć na dostawców usług obsługi naziemnej lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną, którzy następnie świadczą takie usługi obsługi naziemnej, wymóg zagwarantowania pracownikom, którzy zostali wcześniej zatrudnieni do świadczenia takich usług, praw, które przysługiwałyby im, gdyby doszło do transferu w rozumieniu dyrektywy Rady 2001/23/WE.
7. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 6 do pracowników poprzedniego operatora wykonujących usługi obsługi naziemnej, których świadczenia zaprzestał poprzedni operator i którzy dobrowolnie wyrazili zgodę na przejście do nowego operatora lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.
8. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 6 do pracowników użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną wykonujących usługi obsługi naziemnej, odnośnie do których użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną podjął decyzję o zaprzestaniu wykonywania własnej obsługi i którzy dobrowolnie wyrazili zgodę na przejście do nowego operatora lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.
9. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w art. 6, tak aby był on proporcjonalny do wielkości operacji przekazanych innemu operatorowi lub użytkownikowi portu lotniczego wykonującemu własną obsługę naziemną.
10. Państwa członkowskie mogą powierzyć partnerom społecznym odpowiedniego szczebla określenie w drodze wynegocjowanej umowy praktycznych ustaleń dotyczących wykonania przepisów niniejszego artykułu.
11. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich środkach podejmowanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 13 *Porty lotnicze na wyspach*

W odniesieniu do wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym zgodnie z art. 7–10, państwo członkowskie może rozszerzyć obowiązek świadczenia usługi publicznej na inne porty lotnicze w tym państwie członkowskim, pod warunkiem że:

- a) takie porty lotnicze są usytuowane na wyspach położonych w tym samym regionie geograficznym, oraz

- b) wielkość ruchu w każdym z tych portów lotniczych jest nie mniejsza niż 100 000 pasażerów rocznie;
- c) takie rozszerzenie zostało zatwierdzone przez Komisję.

Decyzja o zatwierdzeniu rozszerzenia stanowi akt wykonawczy przyjmowany zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2. Przepis ten nie narusza zasad pomocy państwa w UE.

SEKCJA 3 ODPSTĘPSTWA DOTYCZĄCE WŁASNEJ OBSŁUGI NAZIEMNEJ I OBSŁUGI NAZIEMNEJ WYKONYWANEJ PRZEZ OSOBY TRZECIE

Artykuł 14 Odstępstwa

1. Jeżeli szczególne ograniczenia dostępności powierzchni lub przepustowości w porcie lotniczym, wynikające w szczególności z zatłoczenia i wskaźnika wykorzystania powierzchni, uniemożliwiają otwarcie rynku lub wprowadzenie własnej obsługi naziemnej w stopniu przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu, zainteresowane państwo członkowskie może podjąć decyzję o:
 - a) ograniczeniu do nie mniej niż dwóch liczb podmiotów dla jednej lub większej ilości kategorii usług obsługi naziemnej innych niż te, o których mowa w art. 6 ust. 2, w całym porcie lotniczym lub w jego części; w tym wypadku stosuje się przepisy art. 6 ust. 3;
 - b) zastrzeżeniu dla jednego podmiotu jednej lub większej liczby kategorii usług naziemnych określonych w art. 6 ust. 2 w przypadku portów lotniczych, których wielkość ruchu wynosi nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie;
 - c) ograniczeniu do jednego lub dwóch podmiotów jednej lub większej liczby kategorii usług naziemnych określonych w art. 6 ust. 2 w przypadku portów lotniczych, których wielkość ruchu wynosi nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie; przy czym w przypadku ograniczenia do dwóch podmiotów stosuje się przepisy art. 6 ust. 3;
 - d) zastrzeżeniu własnej obsługi naziemnej, o której mowa w art. 5, dla ograniczonej liczby użytkowników portu lotniczego, pod warunkiem że użytkownicy ci zostali wybrani na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.
2. Wszystkie odstępstwa na mocy ust. 1:
 - a) określają kategorię lub kategorie usług obsługi naziemnej, dla których obowiązuje odstępstwo, oraz konkretne ograniczenia w dostępności powierzchni lub przepustowości, które je uzasadniają;
 - b) zawierają plan odpowiednich środków do usunięcia tych ograniczeń.

3. Odstępstwa:
 - a) nie zakłócają konkurencji między operatorami usług obsługi naziemnej lub użytkownikami portu lotniczego wykonującymi własną obsługę naziemną;
 - b) nie mają większego zakresu, niż jest to niezbędne.
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich odstępstwach, jakich zamierzają udzielić na podstawie ust. 1 oraz o powodach je uzasadniających, na co najmniej sześć miesięcy przed ich wejściem w życie.
5. Po otrzymaniu decyzji Komisja publikuje streszczenie zgłoszonych decyzji o odstępstwach w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i zwraca się z prośbą do zainteresowanych stron o zgłaszanie uwag.
6. Komisja dokładnie bada decyzje o odstępstwach zgłoszone przez państwa członkowskie. W tym celu Komisja prowadzi szczegółową analizę sytuacji oraz badanie właściwych środków zgłoszonych przez państwo członkowskie pod kątem stwierdzenia istnienia domniemych ograniczeń oraz niemożliwości otwarcia rynku lub wprowadzenia własnej obsługi naziemnej w stopniu przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu.
7. Po wykonaniu badania i po konsultacji z zainteresowanym państwem członkowskim Komisja może zatwierdzić lub zakwestionować decyzję państwa członkowskiego, jeśli uzna, że nie zaistniały zgłoszone ograniczenia lub nie są one tak poważne, aby uzasadniało to wprowadzenie odstępstw. Po konsultacji z zainteresowanym państwem członkowskim Komisja może także zażądać od zainteresowanego państwa członkowskiego zmiany zakresu odstępstwa lub ograniczenia go do tych części portu lotniczego, w których stwierdzono istnienie zgłaszanych ograniczeń.
8. Komisja podejmuje decyzję nie później niż w terminie sześciu miesięcy po otrzymaniu kompletnego powiadomienia od państwa członkowskiego i publikuje ją w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
9. Decyzje wykonawcze, o których mowa w ust. 7 i 8 niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2.
10. Czas trwania odstępstw przyznanych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 nie może przekraczać trzech lat, z wyjątkiem odstępstw przyznanych na podstawie ust. 1 lit. b) i c). Nie później niż na sześć miesięcy przed końcem tego okresu państwo członkowskie podejmuje nową decyzję w sprawie każdego wniosku o odstępstwo, co również podlega przepisom niniejszego artykułu.
11. Czas trwania odstępstw przyznanych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 lit. b) i c) nie może przekraczać dwóch lat. Państwo członkowskie może jednak, biorąc pod uwagę kwestie, o których mowa w ust. 1, złożyć wniosek o jednorazowe przedłużenie takiego okresu o dwa lata. Komisja podejmuje decyzję odnośnie do takiego wniosku. Decyzję wykonawczą przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2.

Artykuł 15

Konsultacje z operatorami usług obsługi naziemnej i z użytkownikami portu lotniczego

Zarządzający portem lotniczym organizuje procedurę konsultacji w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia z udziałem zarządzającego portem lotniczym, Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej. Konsultacje obejmują, między innymi, cenę usług obsługi naziemnej objętych odstępstwem zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. b) i c) i organizację świadczenia takich usług. Posiedzenie konsultacyjne odbywa się co najmniej raz na rok. Zarządzający portem lotniczym sporządza protokół z takiego posiedzenia, który wysyła Komisji na żądanie.

Rozdział IV – Procedury zatwierdzania

Artykuł 16

Wymóg uzyskania odpowiedniego zatwierdzenia uznawanego we wszystkich państwach członkowskich UE

1. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, przedsiębiorstwo nie może wykonywać usług obsługi naziemnej jako operator usług obsługi naziemnej ani jako użytkownik wykonujący własną obsługę naziemną, jeżeli nie uzyskało odpowiedniego zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo spełniające wymogi niniejszego rozdziału jest uprawnione do uzyskania zatwierdzenia.
2. Każde państwo członkowskie wyznacza właściwy organ („organ zatwierdzający”), niezależny od któregokolwiek zarządzającego portem lotniczym, który jest odpowiedzialny za zatwierdzanie świadczenia usług obsługi naziemnej.
3. Organ zatwierdzający nie wydaje zatwierdzeń ani nie utrzymuje ich ważności, jeżeli nie jest spełniony którykolwiek z wymogów określonych w niniejszym rozdziale.

Artykuł 17

Warunki zatwierdzania

1. Przedsiębiorstwo zostaje zatwierdzone przez organ zatwierdzający państwa członkowskie, jeżeli:
 - a) ma siedzibę i jest zarejestrowane w danym państwie członkowskim;
 - b) jego struktura umożliwia wykonanie przepisów niniejszego rozdziału przez organ zatwierdzający;
 - c) spełnia warunki finansowe określone w art. 18;
 - d) spełnia warunki potwierdzenia dobrej reputacji zgodnie z art. 19;
 - e) spełnia warunki w zakresie kwalifikacji pracowników określone w art. 20;

- f) spełnia wymogi w zakresie instrukcji operacyjnej określone w art. 21;
 - g) spełnia wymogi w zakresie infrastruktury określone w art. 22.
2. Przepisów ust. 1 lit. a), c) i d) nie stosuje się do użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną, którzy nie świadczą usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich. Użytkownicy portu lotniczego, którzy zostali zatwierdzeni w zakresie własnej obsługi naziemnej, nie są upoważnieni na podstawie takiego zatwierdzenia do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich.
3. Przedsiębiorstwo zatwierdzone lub ubiegające się o zatwierdzenie przestrzega przepisów krajowych dotyczących ochrony socjalnej, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa w portach lotniczych, które obowiązują we wszystkich państwach członkowskich, w których prowadzi działalność.

Artykuł 18

Warunki finansowe zatwierdzenia

1. Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie nie może znajdować się w stanie niewypłacalności ani nie może być wobec niego prowadzone postępowanie upadłościowe ani inne postępowanie tego rodzaju.
2. Organ zatwierdzający skrupulatnie ocenia, czy przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie jest w stanie wykazać, że:
 - a) może w każdym czasie spełnić swoje faktyczne i potencjalne obowiązki określone zgodnie z realistycznymi założeniami w okresie 24 miesięcy od rozpoczęcia działalności oraz
 - b) może spełnić założenia dotyczące kosztów stałych i operacyjnych związanych z działalnością określone w planie operacyjnym oraz zgodnie z realistycznymi założeniami w okresie trzech miesięcy od rozpoczęcia działalności, bez uwzględnienia ewentualnych dochodów z działalności.
3. Do celów oceny, o której mowa w ust. 1, każdy wnioskodawca przedkłada zbadane sprawozdania finansowe za dwa ostatnie lata finansowe.
4. Do celów oceny, o której mowa w ust. 2, każdy wnioskodawca przedkłada plan operacyjny na okres co najmniej pierwszych trzech lat prowadzenia działalności. Plan operacyjny określa również szczegółowe powiązania finansowe wnioskodawcy z wszelkimi innymi rodzajami działalności gospodarczej, w jaką zaangażowany jest wnioskodawca bezpośrednio lub poprzez przedsiębiorstwa powiązane. Wnioskodawca przedkłada również wszelkie istotne informacje, a w szczególności następujące dane:
 - a) przewidywany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na następne trzy lata;
 - b) przewidywane rachunki przepływów pieniężnych i plany zachowania płynności finansowej na pierwsze trzy lata działalności;

- c) szczegółowe informacje dotyczące finansowania zakupu/leasingu sprzętu, w tym w przypadku leasingu warunki każdej umowy, jeżeli mają znaczenie.

Artykuł 19
Potwierdzenie dobrej reputacji

1. Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie przedstawia dowody opłacenia podatków i składek na ubezpieczenie społeczne za ostatni rok w odniesieniu do państw członkowskich, w których prowadzi działalność, lub, jeżeli nie prowadzi działalności na terenie Unii, w odniesieniu do kraju pochodzenia.
2. Przedsiębiorstwo przedstawia również dowody na to, że osoby, które będą odpowiedzialne za stałe i skuteczne zarządzanie działalnością przedsiębiorstwa mają dobrą reputację i nie została ogłoszona ich upadłość. W odniesieniu do obywateli państw członkowskich organ zatwierdzający za wystarczający dowód uznaje okazanie dokumentów wydanych przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę i jest zarejestrowane, lub państwa członkowskiego, w którym dana osoba ma stały adres zamieszkania, które to dokumenty potwierdzają spełnienie tych wymogów.
3. Jeżeli państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę i jest zarejestrowane, lub państwo członkowskie, w którym dana osoba ma stały adres zamieszkania, nie wydaje dokumentów, o których mowa w ust. 2, to takie dokumenty zastępuje się oświadczeniem składanym pod przysięgą lub – w państwach członkowskich, gdzie nie ma przepisów regulujących składanie oświadczeń pod przysięgą – oficjalnym oświadczeniem składanym przez daną osobę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym, lub, w stosownych przypadkach, przed notariuszem lub posiadającym odpowiednie uprawnienia stowarzyszeniem zawodowym państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę i jest zarejestrowane, lub państwa członkowskiego, w którym dana osoba ma stały adres zamieszkania. Taki organ, notariusz lub uprawnione stowarzyszenie zawodowe wydają zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia złożonego pod przysięgą lub oficjalnego oświadczenia.

Artykuł 20
Kwalifikacje personelu

Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie wykazuje, że jego pracownicy mają kwalifikacje, doświadczenie zawodowe i staż pracy niezbędne do wykonywania działalności będącej przedmiotem wniosku o zatwierdzenie.

Artykuł 21
Instrukcja operacyjna

Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie przedstawia instrukcję operacyjną dla odpowiednich czynności zawierającą następujące informacje:

- a) schemat organizacyjny, dane kadry zarządzającej, opis zadań i obowiązków, odpowiedzialność;

- b) zdolność do bezpiecznego prowadzenia działalności w warunkach portu lotniczego;
- c) politykę w zakresie sprzętu;
- d) wymogi dotyczące kwalifikacji personelu oraz odpowiednie wymogi w zakresie szkoleń i plan szkoleń;
- e) procedury dotyczące bezpieczeństwa i zarządzania jakością;
- f) standardowe procedury obsługi, w tym koordynacja z użytkownikami portów lotniczych i zarządzającymi portami lotniczymi, koordynacja działań oraz szczególnie procedury obsługi dotyczące klientów szczególnych;
- g) politykę reagowania w sytuacjach awaryjnych;
- h) procedury zarządzania w zakresie ochrony.

Artykuł 22

Wymogi w zakresie ubezpieczenia

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną na terenie Unii posiadają ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody związane z działalnością w zakresie obsługi naziemnej, które zostały poniesione na terytorium państwa członkowskiego i wobec których istnieje prawo do rekompensaty.
2. Komisja jest uprawniona do określenia dalszych szczegółowych wymogów w zakresie ubezpieczenia i minimalnych kwot ubezpieczenia w akcie delegowanym zgodnie z art. 42.

Artykuł 23

Okres ważności zatwierdzenia

1. Zatwierdzenie jest ważne przez okres pięciu lat.
2. Zatwierdzenie jest ważne w odniesieniu do kategorii lub podkategorii określonych w zatwierdzeniu.
3. Operator usług obsługi naziemnej jest w stanie w każdym czasie wykazać na żądanie właściwego organu zatwierdzającego, że spełnia wszystkie wymogi niniejszego rozdziału.
4. Organ zatwierdzający monitoruje zgodność z wymogami niniejszego rozdziału. W każdym razie organ ten sprawdza zgodność z niniejszymi wymogami w następujących przypadkach:
 - a) jeżeli podejrzewa się wystąpienie potencjalnego problemu;
 - b) na żądanie organu zatwierdzającego innego państwa członkowskiego lub
 - c) na żądanie Komisji.

5. Zatwierdzenie przekazuje się do ponownego zatwierdzenia, jeżeli przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej:
 - a) nie rozpoczęło działalności w terminie dwunastu miesięcy od daty zatwierdzenia lub
 - b) zaprzestało działalności na okres dłuższy niż dwanaście miesięcy.
6. Przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej powiadamia organ zatwierdzający:
 - a) z wyprzedzeniem o wszelkich istotnych zmianach dotyczących skali swojej działalności;
 - b) w przypadku rozpoczęcia postępowania upadłościowego w odniesieniu do przedsiębiorstwa.

Artykuł 24 *Cofnięcie zatwierdzenia*

1. Organ zatwierdzający może w każdej chwili cofnąć zatwierdzenie, jeżeli operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie spełniają, z własnej winy, kryteriów określonych w niniejszym rozdziale. O przyczynach cofnięcia powiadamia się zainteresowanego operatora lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną oraz organy zatwierdzające w pozostałych państwach członkowskich.
2. Organ zatwierdzający wycofuje zatwierdzenie, jeżeli operator usług obsługi naziemnej świadomie lub w wyniku zaniedbania udziela organowi zatwierdzającemu fałszywych informacji dotyczących ważnych zagadnień.

Artykuł 25 *Decyzje w sprawie zatwierdzenia*

1. Organ zatwierdzający podejmuje decyzję w sprawie wniosku w najbliższym możliwym terminie, jednak nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od daty otrzymania wszystkich niezbędnych informacji, uwzględniając wszystkie dostępne materiały dowodowe. Decyzję przekazuje się wnioskodawcy oraz organom zatwierdzającym w pozostałych państwach członkowskich. W odmowie należy określić jej przyczyny.
2. Zatwierdzenia nie wydaje się tylko w sytuacji, gdy operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie spełniają, z własnej winy, kryteriów określonych w niniejszym rozdziale.
3. Procedury wydawania i wycofywania zatwierdzeń są publikowane przez organ zatwierdzający, który powiadamia o tym Komisję.

Artykuł 26
Wzajemne uznawanie zatwierdzeń

Zatwierdzenie wydane w państwie członkowskim zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału uprawnia operatora do świadczenia usług obsługi naziemnej, zarówno w charakterze operatora usług obsługi naziemnej, jak i użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną, we wszystkich państwach członkowskich na warunkach określonych w zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla ograniczeń dostępu do rynku zgodnie z art. 6 i 14.

Rozdział V – Obowiązki zarządzających portami lotniczymi i podmiotów dysponujących scentralizowaną infrastrukturą

Artykuł 27
Dostęp do scentralizowanej infrastruktury i urządzeń

1. Przepisy niniejszego artykułu stosuje się tylko do portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.
2. Zarządzający portem lotniczym publikuje wykaz scentralizowanej infrastruktury w porcie lotniczym.
3. Zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą może być zastrzeżone na rzecz zarządzającego portem lotniczym lub innego podmiotu, który może zobowiązać operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną do korzystania z tej infrastruktury. Zarządzanie tą infrastrukturą odbywa się w przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny sposób.
4. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący zarządzającego portem lotniczym podejmują, w sposób obiektywny i po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym, decyzję dotyczącą infrastruktury, która ma być scentralizowana. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący zarządzającego portem lotniczym dopilnowują, aby wszelka infrastruktura i urządzenia objęte definicją „scentralizowanej infrastruktury” były określone jako takie i aby w odniesieniu do takiej infrastruktury i urządzeń były spełnione wymogi określone w niniejszym rozdziale.
5. Jeżeli Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie zgadza się z decyzją zarządzającego portem lotniczym w przedmiocie scentralizowania lub niescentralizowania danej infrastruktury lub zakresu takiego scentralizowania, może zwrócić się do niezależnego organu nadzorującego danego państwa członkowskiego o podjęcie decyzji, czy dana infrastruktura powinna być scentralizowana czy nie i w jakim zakresie.
6. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną mają swobodny dostęp do infrastruktury portu lotniczego,

scentralizowanej infrastruktury i urządzeń w porcie lotniczym w zakresie niezbędnym do umożliwienia im wykonywania swojej działalności. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą lub, w odpowiednich przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący zarządzającego portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą może uzależnić ten dostęp od warunków, które muszą być istotne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

7. Powierzchnię dostępną do celów obsługi naziemnej w porcie lotniczym dzieli się pomiędzy poszczególnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną, z uwzględnieniem nowych podmiotów, w zakresie niezbędnym do wykonywania przez nich swoich praw i umożliwienia skutecznej i uczciwej konkurencji, na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad i kryteriów.
8. Jeżeli decyzja w sprawie zakresu scentralizowanej infrastruktury trafia do niezależnego organu nadzorującego zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu, stosuje się procedurę określoną w art. 6 dyrektywy 2009/12/WE.

Artykuł 28

Opłaty z tytułu scentralizowanej infrastruktury i urządzeń

1. Przepisy niniejszego artykułu stosuje się tylko do portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.
2. Jeżeli korzystanie z infrastruktury scentralizowanej lub urządzeń portu lotniczego podlega opłacie, to zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą dopilnowują, aby wysokość opłaty została określona na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.
3. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą są uprawnieni do odzyskiwania kosztów i odpowiedniego zwrotu z aktywów z pobieranych opłat. Opłaty stanowią wynagrodzenie za usługę.
4. Wszelkie opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się na poziomie poszczególnych portów lotniczych po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą dostarczają co rok Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstwom świadczącym usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym informacje na temat składników stanowiących podstawę do wyznaczenia opłat. Informacje te zawierają co najmniej:
 - a) wykaz świadczonych usług i infrastruktury udostępnianej w zamian za opłaty;
 - b) metodykę ustalania opłat;

- c) ogólną strukturę kosztową w odniesieniu do obiektów i usług, których dotyczą opłaty;
 - d) przychody z poszczególnych opłat, całkowity koszt usług, których dotyczą takie opłaty, oraz zwrot z aktywów;
 - e) wszelkie finansowanie ze źródeł publicznych dotyczące obiektów i usług, których dotyczą opłaty;
 - f) prognozowane skutki proponowanych dużych inwestycji pod względem przepustowości portu lotniczego.
5. Zarządzający portem lotniczym publikuje wysokość opłat, w tym szczegółowy wykaz świadczonych usług, aby wykazać, że opłaty pobierane za udostępnianie scentralizowanej infrastruktury, powierzchnię do wykonywania obsługi naziemnej i niezbędne usługi związane z wykonywaniem usług obsługi naziemnej są wykorzystywane wyłącznie do odzyskiwania całości lub części związanych z tym kosztów. W stosownych przypadkach podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą powiadamia zarządzającego portem lotniczym o wysokości opłat wraz ze szczegółowym wykazem świadczonych usług.
6. Jeżeli Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie zgadza się z opłatą wyznaczoną przez zarządzającego portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą, może zwrócić się do niezależnego organu nadzorującego danego państwa członkowskiego o podjęcie decyzji o wysokości opłaty.
7. Jeżeli decyzja w sprawie wysokości opłat trafia do niezależnego organu nadzorującego zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu, stosuje się procedurę określoną w art. 6 dyrektywy 2009/12/WE.

Artykuł 29 *Separacja prawna*

1. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, jeżeli zarządzający portem lotniczym lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą świadczą usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, to powołują oddzielny podmiot prawny do świadczenia takich usług obsługi naziemnej.
- Podmiot ten jest niezależny pod względem formy prawnej, organizacji i decyzyjności od podmiotów prowadzących działania w zakresie zarządzania infrastrukturą portu lotniczego, jeżeli zarządzający portem lotniczym wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, i od podmiotów prowadzących działania w zakresie scentralizowanej infrastruktury, jeżeli podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich.
2. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie,

osoby odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego lub zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą nie mogą należeć bezpośrednio lub pośrednio do struktury niezależnego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej.

3. Podmiot prawny świadczący usługi obsługi naziemnej, o którym mowa w ust. 1, nie może otrzymywać finansowego subsydiowania skrośnego z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem infrastrukturą portu lotniczego w przypadkach, kiedy zarządzający portem lotniczym świadczy usługi obsługi naziemnej, ani z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem scentralizowaną infrastrukturą w przypadkach, kiedy podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą świadczy usługi obsługi naziemnej, które to subsydiowanie umożliwiłoby podmiotowi prawnemu świadczącemu usługi obsługi naziemnej obniżenie cen stosowanych wobec osób trzecich z tytułu usług obsługi naziemnej.
4. Do celów niniejszego artykułu „działalność aeronautyczna” zarządzającego portem lotniczym oznacza wszelką działalność wykonywaną przez zarządzającego portem lotniczym w swoim porcie lotniczym, która jest związana ze świadczeniem usług lub udostępnianiem infrastruktury na rzecz użytkowników portu lotniczego, operatorów usług obsługi naziemnej w ramach ich działalności w transporcie lotniczym lub pasażerów lotniczych korzystających z portu lotniczego, np. pobieranie opłat lotniskowych, przydzielanie infrastruktury i urządzeń, środki zapewniające bezpieczeństwo i ochronę w porcie lotniczym. Działalność inna niż aeronautyczna obejmuje działalność w zakresie nieruchomości lub w sektorach innych niż transport lotniczy.
5. Na zakończenie każdego roku finansowego niezależny audytor bada sytuację i oświadcza publicznie, że nie wystąpiło tego rodzaju finansowe subsydiowanie skrośne. Jeżeli podmiot prawny świadczący usługi obsługi naziemnej otrzymuje subsydiowanie skrośne z działalności innej niż aeronautyczna, to podmiot zarządzający infrastrukturą portu lotniczego lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykazują, że jest to zgodne z przepisami ust. 3.

Rozdział VI – Koordynacja czynności i jakość

Artykuł 30

Rola zarządzającego portem lotniczym w zakresie koordynacji usług obsługi naziemnej

1. Zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za właściwą koordynację obsługi naziemnej w swoim porcie lotniczym. Jako koordynator naziemny zarządzający portem lotniczym dopilnowuje w szczególności, aby czynności wykonywane przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną były zgodne z zasadami prowadzenia działalności obowiązującymi w porcie lotniczym określonymi w art. 31.
2. Ponadto w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie:

- a) czynności wykonywane przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną są zgodne z minimalnymi normami jakości określonymi w art. 32;
 - b) zarządzający portem lotniczym dopilnowuje, aby czynności wykonywane przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną były skoordynowane za pomocą procedury współdecydowania dotyczącej portów lotniczych (ang. *Airport Collaborative Decision Making – CDM*) i odpowiedniego planu awaryjnego.
3. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają przepisów UE dotyczących konkurencji.
 4. Zarządzający portem lotniczym składa organowi ds. oceny skuteczności działania w ramach Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej coroczne sprawozdanie dotyczące stosowania środków określonych w ust. 2. Organ ds. oceny skuteczności działania przedkłada skonsolidowane sprawozdanie Komisji.
 5. Zarządzający portem lotniczym zgłasza krajowemu organowi zatwierdzającemu wszelkie problemy związane z operatorami usług obsługi naziemnej lub użytkownikami portu lotniczego wykonującymi własną obsługę naziemną powstałe w danym porcie lotniczym.

Artykuł 31

Zasady prowadzenia działalności

1. Do celów niniejszego artykułu „zasady prowadzenia działalności” obejmują wszelkie zasady określone przez zarządzającego portem lotniczym, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania portu lotniczego.
2. Zarządzający portem lotniczym, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy mogą ustanowić zasady prowadzenia działalności.
3. Zasady prowadzenia działalności są zgodne z następującymi regułami:
 - a) są stosowane w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do różnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego;
 - b) odnoszą się do zamierzonego celu;
 - c) nie mogą, w praktyce, ograniczać dostępu do rynku lub swobody w wykonywaniu obsługi własnej do poziomu niższego niż przewidziano w niniejszym rozporządzeniu.
4. Państwo członkowskie może, gdzie sytuacja tego wymaga, na wniosek zarządzającego portem lotniczym:
 - a) zakazać operatorowi usług obsługi naziemnej lub użytkownikowi portu lotniczego wykonującemu własną obsługę naziemną świadczenia usług obsługi naziemnej lub wykonywania własnej obsługi naziemnej, jeśli taki operator lub użytkownik nie przestrzegają zasad prowadzenia działalności;

- b) zobowiązać operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym do uczestniczenia w uczciwy i niedyskryminacyjny sposób w wykonywaniu obowiązku użyteczności publicznej określonego w przepisach lub zasadach krajowych, w tym obowiązku zapewnienia ciągłości usługi.

Artykuł 32

Minimalne wymogi jakościowe

1. Do celów niniejszego artykułu „minimalne wymogi jakościowe” oznaczają wymogi w zakresie minimalnego poziomu jakości usług obsługi naziemnej.
2. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy ustanawia minimalne wymogi jakościowe dotyczące wykonywania usług obsługi naziemnej.
3. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną przestrzegają takich minimalnych norm jakości. Ponadto użytkownicy portu lotniczego i operatorzy usług obsługi naziemnej przestrzegają minimalnych norm jakości w swoich stosunkach umownych.
4. Minimalne wymogi jakościowe obejmują w szczególności następujące obszary: wyniki operacyjne, szkolenia, informacje i wsparcie dla pasażerów, w szczególności jak określono w rozporządzeniach (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁸ i (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁹, CDM, bezpieczeństwo, ochronę, środki na wypadek zagrożeń i ochronę środowiska.
5. Minimalne wymogi jakościowe są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminacyjne i nie naruszają obowiązujących przepisów Unii, w tym rozporządzeń (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 1107/2006. Są spójne, proporcjonalne i istotne w odniesieniu do jakości operacji w porcie lotniczym. Pod tym względem należy odpowiednio uwzględnić jakość odprawy celnej, ochrony portu lotniczego i procedur imigracyjnych.
6. Minimalne wymogi jakościowe są zgodne ze specyfikacjami określonymi przez Komisję. Komisja jest uprawniona do przyjęcia takich specyfikacji w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 42.
7. Przed ustaleniem takich norm zarządzający portem lotniczym zasięga opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i operatorów usług obsługi naziemnej.

¹⁸ Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1.

¹⁹ Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

Artykuł 33

Obowiązki w zakresie sprawozdawczości dotyczącej wykonywania usług obsługi naziemnej

1. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną składają Komisji sprawozdania ze swoich wyników operacyjnych.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia szczegółowych specyfikacji dotyczących treści i rozpowszechniania obowiązkowych sprawozdań w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 42.

Artykuł 34

Szkolenie

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną dopilnowują, aby ich pracownicy zajmujący się świadczeniem usług obsługi naziemnej, w tym kadra zarządzająca i nadzorująca, regularnie uczestniczyli w specjalistycznych i okresowych szkoleniach umożliwiających im wykonywanie przydzielonych zadań.
2. Każdy pracownik zajmujący się świadczeniem usług obsługi naziemnej odbywa co najmniej dwudniowe szkolenie dotyczące zadań przydzielonych takiemu pracownikowi. Każdy pracownik odbywa odpowiednie szkolenie przy obejmowaniu nowego stanowiska lub przy przydzieleniu pracownikowi nowego zadania.
3. W zależności od danej czynności obsługi naziemnej szkolenie obejmuje co najmniej:
 - a) ochronę, w tym kontrolę w zakresie ochrony, ochronę operacji, wyposażenie w zakresie ochrony i zarządzanie zagrożeniami dla bezpieczeństwa;
 - b) towary niebezpieczne;
 - c) bezpieczeństwo w części lotniczej lotniska, w tym filozofię bezpieczeństwa, przepisy dotyczące bezpieczeństwa, zagrożenia, czynniki ludzkie, oznakowanie i sygnalizację w części lotniczej lotniska, zapobieganie uszkodzeniom wywoływanym przez ciała obce, ochronę osobistą, wypadki/incydenty/zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz nadzór nad bezpieczeństwem w części lotniczej lotniska;
 - d) szkolenie dla kierowców w części lotniczej lotniska, w tym ogólne obowiązki i procedury (procedury dotyczące ograniczonej widoczności), wyposażenie pojazdów, zasady lotniskowe oraz rozplanowanie obszarów do ruchu i manewrowania;
 - e) operacje związane z urządzeniami wspomagania naziemnego (GSE) i zarządzanie takimi urządzeniami, w tym ich utrzymanie i czynności wykonywane z wykorzystaniem takich urządzeń;

- f) kontrolę ładunku, w tym ogólną biegłość i znajomość zagadnień z zakresu ciężaru i wyważenia, strukturalne ograniczenia załadunku statku powietrznego, urządzenia do ładowania pojedynczych ładunków, ładowanie ładunków masowych, karty załadunku, tabele/wykresy wyważenia, instrukcje i raporty załadunku (LIR), komunikaty dotyczące załadunku i kontrolę załadunku towarów niebezpiecznych;
 - g) szkolenie funkcjonalne w zakresie obsługi pasażerów, w tym szkolenie w zakresie obsługi rękawa oraz w zakresie informacji i wsparcia dla pasażerów zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 1107/2006;
 - h) szkolenie funkcjonalne w zakresie obsługi bagażu;
 - i) szkolenie w zakresie obsługi i załadunku statku powietrznego;
 - j) ruch naziemny statku powietrznego, w tym operacje ruchu naziemnego statków powietrznych, eksploatację sprzętu, procedury podłączania i rozłączania sprzętu ze statkiem powietrznym, sygnalizację ręczną w ruchu naziemnym statków powietrznych, ustawianie statku powietrznego na ziemi i wspomaganie ruchu naziemnego statków powietrznych;
 - k) obsługę ładunków towarowych i poczty, w tym obowiązujące zakazy i ograniczenia dotyczące handlu towarami;
 - l) szkolenie w zakresie koordynacji postoju statków powietrznych;
 - m) ochronę środowiska, w tym usuwanie wycieków, gospodarkę ściekami i usuwanie odpadów;
 - n) środki awaryjne i zarządzanie na wypadek zagrożenia;
 - o) systemy sprawozdawcze;
 - p) zewnętrzną kontrolę jakości.
4. Każdy operator usług obsługi naziemnej i użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną składa zarządzającemu portem lotniczym coroczne sprawozdanie na temat zgodności z obowiązkiem przeprowadzania szkoleń.

Artykuł 35
Podwykonawstwo

1. Nie naruszając przepisów ust. 2, 3 i 4, operatorzy usług obsługi naziemnej mogą korzystać z podwykonawstwa.
2. Użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną mogą podzlecać usługi obsługi naziemnej tylko w przypadku czasowej niezdolności do wykonywania własnej obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.
3. Podwykonawcy nie mogą podzlecać usług obsługi naziemnej.

4. Operator usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 11 ust. 1, nie może podzlecać usług obsługi naziemnej, chyba że jest czasowo niezdolny do świadczenia takich usług obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.
5. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy, dopilnowują, aby podwykonawcy wypełniali obowiązki dotyczące operatorów usług obsługi naziemnej określone w niniejszym rozporządzeniu.
6. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy, powiadamiają zarządzającego portem lotniczym o nazwie i czynnościach wykonywanych przez danych podwykonawców.
7. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej ubiega się o zatwierdzenie w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z procedurą selekcyjną określoną w art. 7, to wskazuje liczbę, czynności i nazwy podwykonawców, których zamierza zatrudnić.

Rozdział VII – Stosunki międzynarodowe

Artykuł 36

Stosunki z państwami trzecimi

1. Bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych Unii Komisja może, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 43 ust. 3, podjąć decyzję o podjęciu przez państwo lub państwa członkowskie działań, włącznie z całkowitym lub częściowym zawieszeniem prawa dostępu do rynku usług obsługi naziemnej na swoim terytorium, w stosunku do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z danego państwa trzeciego, aby przeciwdziałać dyskryminacyjnemu zachowaniu takiego państwa trzeciego, jeżeli okaże się, że państwo trzecie w odniesieniu do dostępu do rynku usług obsługi naziemnej lub własnej obsługi naziemnej:
 - a) nie traktuje *de jure* lub *de facto* operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z państwa członkowskiego w sposób porównywalny do tego, w jaki państwo członkowskie traktuje w swoich portach lotniczych operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z tego państwa trzeciego; lub
 - b) traktuje *de jure* lub *de facto* operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z państwa członkowskiego w sposób mniej korzystny niż własnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną; lub

- c) traktuje operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z innych państw trzecich w sposób bardziej uprzywilejowany niż operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z państwa członkowskiego.
2. Za operatora usług obsługi naziemnej i użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną pochodzących z państwa trzeciego uznaje się osoby prawne lub fizyczne zarejestrowane zgodnie z prawem takiego państwa trzeciego i posiadające swoją siedzibę, administrację centralną lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium takiego państwa trzeciego.
 3. Unia lub państwa członkowskie dopilnowują, aby w odniesieniu do praw dostępu do rynku w państwach trzecich nie dochodziło do nierównego traktowania unijnych użytkowników portu lotniczego świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich i innych unijnych operatorów usług obsługi naziemnej.

Rozdział VIII – Obowiązki w zakresie sprawozdawczości i monitorowania

Artykuł 37

Obowiązki państw członkowskich w zakresie sprawozdawczości

1. Do dnia 1 lipca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz portów lotniczych podlegających co najmniej jednemu ograniczeniu dostępu do rynku obsługi naziemnej określonego w art. 6 ust. 2 lub w art. 14.
2. Do dnia 1 lipca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną, którzy zostali zatwierdzeni przez dane państwo członkowskie zgodnie z rozdziałem IV dotyczącym procedur zatwierdzania.

Artykuł 38

Opublikowanie wykazu portów lotniczych

Do końca każdego roku Komisja publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej następujące informacje:

- a) wykaz unijnych portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie;
- b) wykaz unijnych portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie;
- c) wykaz unijnych portów lotniczych otwartych dla ruchu komercyjnego;

- d) wykaz portów lotniczych podlegających ograniczeniom zgodnie z art. 6 ust. 2 lub art. 14 ;
- e) wykaz operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną zatwierdzonych zgodnie z rozdziałem IV dotyczącym procedur zatwierdzania.

Artykuł 39

Sprawozdanie dotyczące oceny i informacji

1. W terminie 5 lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszego rozporządzenia. W sprawozdaniu dokonuje się w szczególności oceny wszelkich istotnych skutków dotyczących jakości usług obsługi naziemnej, zatrudnienia i warunków pracy. W sprawozdaniu uwzględnia się następujący zestaw wskaźników i kryteriów dla danej próby portów lotniczych:
 - a) średnią liczbę operatorów usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii w odniesieniu do 11 kategorii usług;
 - b) liczbę użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną w każdym porcie lotniczym Unii w odniesieniu do 11 kategorii usług;
 - c) liczbę portów lotniczych, w których liczba operatorów usług obsługi naziemnej jest ograniczona, wraz z wartością ograniczenia;
 - d) liczbę przedsiębiorstw zatwierdzonych przez państwo członkowskie a działających w innym państwie członkowskim;
 - e) opinię zainteresowanych stron na temat systemu zatwierdzania (kryteria zatwierdzania, zagadnienia związane z wykonaniem, cena itp.);
 - f) liczbę operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną działających w Unii (ogółem);
 - g) ceny i system zarządzania w zakresie scentralizowanej infrastruktury w każdym porcie lotniczym;
 - h) udział rynkowy zarządzającego portem lotniczym w obsłudze naziemnej w każdym porcie lotniczym w odniesieniu do 11 kategorii usług;
 - i) udział rynkowy użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę naziemną na rzecz osób trzecich w odniesieniu do wszystkich kategorii usług;
 - j) wypadki dotyczące bezpieczeństwa, które obejmowały usługi obsługi naziemnej;
 - k) opinię zainteresowanych stron na temat jakości usług obsługi naziemnej w portach lotniczych pod względem kompetencji personelu, ochrony środowiska, ochrony i koordynacji działań (CDM, środki na wypadek zagrożenia, szkolenie w warunkach portu lotniczego, podwykonawstwo);

- l) minimalne normy jakościowe dla przedsiębiorstw wykonujących obsługę naziemną;
 - m) szkolenia;
 - n) przejmowanie pracowników i związany z tym wpływ na ochronę pracowników;
 - o) warunki zatrudnienia i pracy w sektorze obsługi naziemnej.
2. Komisja i państwa członkowskie współpracują w zakresie gromadzenia informacji na potrzeby sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.
3. Na podstawie przedmiotowego sprawozdania Komisja może podjąć decyzję dotyczącą konieczności zmiany niniejszego rozporządzenia.

Rozdział IX – Ochrona socjalna

Artykuł 40 Ochrona socjalna

Bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem innych przepisów prawa unijnego, państwa członkowskie mogą podejmować działania niezbędne w celu zapewnienia ochrony praw pracowników.

Rozdział X – Odwołanie od decyzji lub poszczególnych środków

Artykuł 41 Prawo do odwołania

1. Państwa członkowskie lub, w stosownych przypadkach, zarządzający portami lotniczymi dopilnowują, aby każda strona mająca uzasadniony interes prawny miała prawo odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych zgodnie z art. 6 ust. 2 (obsługa naziemna na rzecz osób trzecich), art. 7–10 (procedura selekcyjna), art. 13 (porty lotnicze na wyspach), art. 23 i art. 24 (decyzje zatwierdzające), art. 27 (dostęp do scentralizowanej infrastruktury i urządzeń), art. 28 (opłaty z tytułu scentralizowanej infrastruktury i urządzeń), art. 31 (zasady prowadzenia działalności) i art. 32 (minimalne normy jakościowe).
2. Odwołanie można wnieść do sądu krajowego lub organu publicznego innego niż zarządzający portem lotniczym, który, w stosownych przypadkach, jest niezależny od organu publicznego sprawującego kontrolę nad zarządzającym portem lotniczym. W przypadkach określonych w niniejszym rozporządzeniu odwołanie wnosi się do niezależnego organu nadzorującego.

Rozdział XI – Przepisy dotyczące uprawnień wykonawczych i delegowanych

Artykuł 42

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w artykułach 22, 32 i 33, powierza się na czas nieokreślony od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 22, 32 i 33 może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 22, 32 i 33 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski lub Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 43

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

Rozdział XII – Przepisy końcowe

Artykuł 44 Uchylenie

Dyrektywa 96/67/WE traci moc ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 45 Przepisy przejściowe

1. Operatorzy wybrani zgodnie z art. 11 dyrektywy 96/67/WE przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują upoważnienie na warunkach określonych w dyrektywie 96/67/WE do zakończenia pierwotnie zaplanowanego czasu trwania wyboru.
2. W przypadku portów lotniczych, gdzie wybrano tylko dwóch operatorów na daną kategorię usług zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/67/WE, a gdzie wymagany jest wybór co najmniej trzech operatorów na mocy art. 6 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, organizuje się procedurę selekcyjną zgodnie z art. 7–13 niniejszego rozporządzenia, tak aby wybrać trzeciego operatora, który będzie mógł rozpocząć działalność nie później niż w terminie jednego roku od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
3. Zatwierdzenia wydane zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE zachowują ważność do chwili ich wygaśnięcia i w każdym wypadku nie dłużej niż przez dwa lata od daty stosowania niniejszego rozporządzenia.
4. Jeżeli przedsiębiorstwo zostanie zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, to w ciągu dwóch miesięcy występuje o anulowanie wszelkich swoich zatwierdzeń wydanych zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE. Jeżeli jednak zatwierdzenie wydane zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE ma wygasnąć w terminie dwóch miesięcy od daty wydania nowego zatwierdzenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, to przedsiębiorstwo nie jest zobowiązane do wystąpienia o anulowanie.
5. Przepisów art. 26 niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do zatwierdzeń wydanych zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE.

Artykuł 46 Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia XX.XX.20XX [18 miesięcy od daty przyjęcia].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ KATEGORII USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

1. Administracja naziemna i nadzór obejmują następujące podkategorie:
 - 1.1. reprezentację i kontakty z władzami lokalnymi lub innymi instytucjami, regulowanie płatności w imieniu użytkownika portu lotniczego oraz zapewnienie pomieszczeń biurowych dla jego przedstawicieli;
 - 1.2. kontrolę ładunku, przyjmowanie wiadomości i telekomunikację;
 - 1.3. obsługę, przechowywanie i administrację urządzeń ładunkowych;
 - 1.4. inne czynności nadzoru przed, w czasie i po zakończeniu lotu oraz inne czynności administracyjne na żądanie użytkownika portu.
2. Obsługa naziemna pasażerów obejmuje wszelkie informacje i pomoc, w tym udzielane w ramach odpowiednich przepisów UE dotyczących praw pasażerów, udzielane na rzecz pasażerów przylatujących, odlatujących i przesiadających się, z uwzględnieniem sprawdzania biletów i dokumentów podróży, rejestrowania bagażu i przemieszczania go do sortowni.
3. Obsługa bagażu obejmuje obsługę naziemną bagażu na terenie sortowni, jego sortowanie, przygotowywanie go do odlotu, załadowywanie i wyładowywanie z urządzeń służących do przemieszczania go ze statku powietrznego do sortowni i w drugą stronę, jak również transport bagażu z sortowni na teren odbioru bagażu.
4. Obsługa ładunków i poczty obejmuje następujące podkategorie:
 - 4.1. w zakresie ładunków: fizyczną obsługę wywozu, transferu i przywozu, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów, procedur celnych i stosowania procedury bezpieczeństwa, uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności;
 - 4.2. w zakresie poczty: fizyczną obsługę poczty przylatującej lub odlatującej, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów i stosowanie procedury w zakresie ochrony, uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.
5. Obsługa ramp obejmuje następujące podkategorie:
 - 5.1. ustawianie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem;
 - 5.2. pomoc w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń;
 - 5.3. łączność między statkiem powietrznym i podmiotem świadczącym usługi w części lotniczej portu lotniczego;
 - 5.4. załadunek i rozładunek statku powietrznego, w tym zapewnienie i obsługę odpowiednich urządzeń, jak również transport załogi i pasażerów między statkiem powietrznym i terminalem, transport bagażu między statkiem powietrznym i terminalem;

- 5.5. dostarczenie i obsługę właściwych urządzeń do uruchamiania silników;
- 5.6. holowanie statku powietrznego przy starcie i lądowaniu, jak również zapewnienie urządzeń odpowiednich do tego celu;
- 5.7. transport do statku powietrznego, załadowanie na statek powietrzny i wyładowanie ze statku powietrznego żywności i napojów.
6. Obsługa statku powietrznego obejmuje następujące podkategorie:
 - 6.1. mycie statku powietrznego na zewnątrz i wewnątrz, mycie toalet i zaopatrywanie w wodę;
 - 6.2. chłodzenie i ogrzewanie kabiny, usuwanie śniegu i lodu, odladzanie statku powietrznego;
 - 6.3. ponowne przygotowanie kabiny przy użyciu odpowiedniego sprzętu, przechowywanie takiego sprzętu.
7. Obsługa w zakresie tankowania paliwa obejmuje następujące podkategorie:
 - 7.1. organizację i wykonywanie czynności tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa, także na terenie przylegającym do portu lotniczego, oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa;
 - 7.2. uzupełnianie oleju i innych płynów.
8. Utrzymanie statku powietrznego obejmuje następujące podkategorie:
 - 8.1. rutynowe czynności dokonywane przed lotem;
 - 8.2. nierutynowe czynności wykonywane na żądanie użytkownika portu lotniczego;
 - 8.3. obsługę administracyjną oraz dostarczanie części zapasowych i odpowiedniego sprzętu;
 - 8.4. występowanie o rezerwację lub rezerwowanie odpowiedniego miejsca do parkowania lub hangaru.
9. Obsługa lotu i czynności administracyjne związane z załogą obejmują następujące podkategorie:
 - 9.1. przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu;
 - 9.2. pomoc w czasie lotu, w tym redyspozycję, w razie potrzeby;
 - 9.3. czynności po wykonaniu lotu;
 - 9.4. czynności administracyjne związane z załogą.
10. Transport naziemny obejmuje następujące podkategorie:

- 10.1. organizację i realizację przewozu załogi, pasażerów, bagażu, ładunków i poczty między różnymi terminalami w tym samym porcie lotniczym, z wyłączeniem jednak przewozu między statkiem powietrznym i innym punktem znajdującym się w granicach tego samego portu lotniczego;
- 10.2. każdy specjalny transport wykonywany na żądanie użytkownika portu lotniczego.
11. Obsługa w zakresie cateringu obejmuje następujące podkategorie:
 - 11.1. kontakty z dostawcami i zarządzanie administracyjne;
 - 11.2. przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania;
 - 11.3. czyszczenie tego sprzętu;
 - 11.4. przygotowanie i dostawę sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).