



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 1.12.2011  
KOM(2011) 824 v konečnom znení  
2011/0397 (COD)C7-0457/11

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o službách pozemnej obsluhy na letiskách Únie, ktorým sa zrušuje smernica Rady  
96/67/ES**

(Text s významom pre EHP)

{SEK(2011) 1439 v konečnom znení}  
{SEK(2011) 1440 v konečnom znení}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### 1.1. Všeobecný kontext – smernica Rady z roku 1996

Služby pozemnej obsluhy sa skladajú zo všetkých pozemných činností súvisiacich s letectvom vykonávaných pre jednotlivé letecké spoločnosti na letiskách a sú kľúčovou funkciou v reťazci leteckej dopravy. Služby pozemnej obsluhy sa vzťahujú na týchto 11 kategórií služieb:

- (1) pozemná administratíva a dozor;
- (2) obsluha cestujúcich;
- (3) obsluha batožiny;
- (4) obsluha nákladu a pošty;
- (5) obsluha rampy;
- (6) lietadlové služby;
- (7) obsluha paliva a oleja;
- (8) údržba lietadiel;
- (9) letová prevádzka a administratíva posádky;
- (10) povrchová preprava;
- (11) zásobovacie služby.

Efektívne poskytovanie služieb pozemnej obsluhy je dôležité pre letiská, letecké spoločnosti a cestujúcich a kľúčové pre efektívne využívanie infraštruktúry leteckej dopravy a výkonnosť leteckého systému všeobecne.

Niektoré odhady týkajúce sa trhu služieb pozemnej obsluhy: Podľa odhadov Komisie a zainteresovaných strán dosahujú celosvetové príjmy zo služieb pozemnej obsluhy (vrátane všetkých kategórií) 50 miliárd EUR. Odhaduje sa, že toto odvetvie zamestnáva najmenej 60 000 ľudí v Európe.<sup>1</sup> Náklady spojené so službami pozemnej obsluhy predstavujú pre letecké spoločnosti 5 až 12 %<sup>2</sup> prevádzkových nákladov.

---

<sup>1</sup> Odhad Medzinárodného združenia poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy v leteckej doprave (IAHA – International Aviation Handlers Association), ktoré je nezávislým združením poskytovateľov služieb obsluhy v leteckej doprave) za jeho členov. Všetci poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy nie sú členmi IAHA, a preto by mohlo v odvetví poskytovania služieb pozemnej obsluhy pracovať viac ako 110 000 zamestnancov.

<sup>2</sup> Konzultácie so zainteresovanými stranami a „Pozorovanie leteckého trhu – výročná správa“, k dispozícii na [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm).

Európske spoločenstvo prijalo v roku 1996 smernicu Rady 96/97/ES o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva. Smernica bola prvým krokom k postupnému otvoreniu a harmonizácii prístupu na trh služieb pozemnej obsluhy.

V minulosti vykonávali činnosti služieb pozemnej obsluhy prevádzkovatelia letísk alebo letecké spoločnosti. V súčasnej dobe ich čím ďalej tým viac zaisťujú špecializované spoločnosti. Prístup k trhu služieb pozemnej obsluhy podľa smernice je založený na týchto zásadách:

- sloboda „self-handlingu“, t. j. možnosť leteckých spoločností zabezpečovať si vlastnú obsluhu na každom komerčnom letisku bez ohľadu na objem prepravy. Pri štyroch kategóriách služieb (obsluha batožiny, obsluha rampy, obsluha paliva a oleja a obsluha nákladu a pošty) však členské štáty môžu vyhradiť právo na self-handling pre najmenej dvoch užívateľov letiska na letiskách s viac ako 2 miliónmi cestujúcich alebo 50 000 tonami nákladu za rok.
- sloboda „obsluhy tretích strán“, t. j. možnosť poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy poskytovať služby tretím stranám na letiskách s viac ako 2 miliónmi cestujúcich alebo 50 000 tonami nákladu za rok. V prípade štyroch kategórií služieb, ktoré možno vyhradiť, ako už bolo uvedené, môžu členské štáty obmedziť počet dodávateľov najmenej na dvoch pre každú kategóriu.

## 1.2. Dôvody návrhu

Podľa rôznych hodnotení smernice Komisiou dosiahla smernica hlavné žiaduce ciele liberalizácie trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách EÚ: počet poskytovateľov služieb sa zvýšil a ceny služieb pozemnej obsluhy sa všeobecne znížili. Okrem toho sa podľa leteckých spoločností kvalita služieb zvýšila vďaka väčšiemu výberu konkurentov.

Od prijatia smernice v roku 1996 sa rámcové podmienky pre služby pozemnej obsluhy výrazne zmenili. V súvislosti s rýchle sa zvyšujúcimi obmedzeniami v leteckej doprave a obmedzeniami kapacít je otázka efektívnosti a kvality služieb poskytovaných na letiskách vrátane služieb pozemnej obsluhy predmetom obnoveného a zvýšeného záujmu.

Iniciatíva Európskej únie týkajúca sa Jednotného európskeho neba, ktorej cieľom je reformovať architektúru európskeho riadenia letovej prevádzky, aby vyhovovala kapacitným a bezpečnostným potrebám v budúcnosti, uznáva význam začlenenia kľúčovej infraštruktúry, ako sú letiská, do zásady „celého systému, od odletu po pristátie (gate-to-gate). Posledné štatistické údaje ukazujú, že 70 percent meškaní je spôsobených preletovým odbavením lietadiel na letiskách. Cieľom prístupu gate-to-gate je optimalizovať a integrovať všetky fázy letu, od letiska k letisku, vrátane služieb pozemnej obsluhy, aby sa zvýšila výkonnosť z hľadiska meškaní, nákladov, vplyvu na životné prostredie a bezpečnosti.

Okrem toho postupne prichádzajúce krízy, ktoré mali v poslednom desaťročí na leteckú dopravu veľký dosah, ukazujú, že je potrebné prijať opatrenia. Hospodárska kríza dala podnet členským štátom aj odvetviu, aby sa snažili minimalizovať náklady. Teroristické útoky si vyžadujú zvýšené úrovne bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti. Napokon nepriaznivé poveternostné podmienky ukazujú potrebu zvýšenej koordinácie pozemnej prevádzky na letiskách.

Z našich konzultácií o súčasnej smernici a z nášho hodnotenia uvedenej smernice (podrobnosti sa uvádzajú ďalej) vyplynulo, že súčasný právny rámec už nevyhovuje danému účelu. Identifikovaný problém je dvojakého druhu: *i) poskytovanie služieb pozemnej obsluhy nie je dostatočne efektívne kvôli prekážkam vstupu na trh a jeho rozšírenia a ii) celková kvalita služieb pozemnej obsluhy neodrží krok s rozvíjajúcimi sa potrebami z hľadiska spoľahlivosti, odolnosti, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a životného prostredia.*

### 1.3. Cieľ návrhu

Na základe posúdenia vplyvu a jeho zhrnutia, ktoré sprevádza tento návrh, sa stanovili všeobecné a konkrétne ciele týkajúce sa prijatia nariadenia. Všeobecným cieľom je zvýšiť efektívnosť a celkovú kvalitu služieb pozemnej obsluhy pre užívateľov (letecké spoločnosti) a konečných užívateľov (cestujúcich a dopravcov nákladu) na letiskách EÚ.

Konkrétne ciele sú tieto:

- (1) zaistiť, aby letecké spoločnosti mali väčší výber riešení pozemnej obsluhy na letiskách EÚ;
- (2) harmonizovať a sprehľadniť vnútroštátne administratívne podmienky pre vstup na trh (povolenia);
- (3) zaistiť rovnaké podmienky na úrovni letísk medzi spoločnosťami pre pozemnú obsluhu, ktoré vykonávajú činnosť podľa odlišných regulačných režimov;
- (4) zvýšiť koordináciu medzi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy na letiskách (prevádzkovatelia letísk ako pozemní koordinátori v rámci leteckej siete EÚ ako súčasť prístupu gate-to-gate);
- (5) sprehľadniť právny rámec pre odbornú prípravu a presun pracovníkov.

### 1.4. Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

Návrh sa týka prijatia nariadenia o službách pozemnej obsluhy na letiskách EÚ. Novým nariadením sa má nahradiť a zrušiť existujúca smernica 96/67/ES. Službami pozemnej obsluhy sa priamo nezaoberajú žiadne iné ustanovenia.

### 1.5. Súlad s politikami a cieľmi Európskej únie

Tato iniciatíva je jedným z opatrení potrebných pre jednotný európsky dopravný priestor charakterizovaný v *Bielej knihe* Komisie: *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*. Je taktiež súčasťou balíka týkajúceho sa letísk, ktorý je v pracovnom programe Komisie<sup>3</sup> v roku 2011 určený ako strategická iniciatíva, aby sa potenciál jednotného trhu využil pre rast.

---

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

## 2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

### 2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

#### 2.1.1. Konzultačné metódy, hlavné cieľové odvetvia a všeobecný profil respondentov

Na vypočutí konanom 6. apríla 2006 v nadväznosti na písomné konzultácie Komisia uskutočnila konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami o rôznych možnostiach revízie smernice.

Komisia 24. januára 2007 prijala správu o uplatňovaní smernice<sup>4</sup>, ktorá potvrdila, že hlavné ciele smernice boli dosiahnuté, vyskytli sa však negatívne trendy.

Komisia od novembra 2009 do septembra 2010 uskutočnila konzultácie so zainteresovanými stranami o fungovaní služieb pozemnej obsluhy na letiskách EÚ a o prípadných možnostiach revízie smernice.

Zasadnutie pracovnej skupiny pre pozemnú obsluhu Výboru pre sociálny dialóg (v odvetví civilného letectva) sa konalo 16. novembra 2009. V nadväznosti na toto zasadnutie traja zo štyroch hlavných zástupcov prijali spoločné vyhlásenie<sup>5</sup>, v ktorom požadovali zlepšenie súčasného systému výberového konania a sociálne doložky o presune zamestnancov v prípade čiastočného alebo úplného utlmenia činnosti.

#### 2.1.2. Zhrnutie odpovedí

Zhrnutie konzultácií, ako aj jednotlivých príspevkov, je k dispozícii na:

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

Konzultácie poukázali na odlišné záujmy rôznych typov zainteresovaných strán.

Letecké spoločnosti kládli dôraz na potrebu trhu s vyššou mierou hospodárskej súťaže. Letecké spoločnosti vyjadrili uspokojenie so všeobecne zväčšeným výberom poskytovateľov pozemnej obsluhy v nadväznosti na zavedenie smernice, ale podčiarkli, že tento trend nie je všade v Európe zjavný.

V odvetví, kde stabilita zamestnania utrpela, pracovníci pozemnej obsluhy vystupovali za potrebu riešiť sociálne problémy (najmä presun zamestnancov) a vyjadrili obavy zo zavádzania príliš veľkej konkurencie, ktorá by mohla ovplyvniť pracovné podmienky.

Prevádzkovatelia letísk požadovali lepšiu koordináciu na letiskách a vyjadrili želanie, aby boli jednoznačne uznaní ako pozemní koordinátori. Niektorí prevádzkovatelia letísk mali námietky proti akémukoľvek ďalšiemu otváraniu trhu predovšetkým preto, lebo sú presvedčení, že by to negatívne ovplyvnilo kvalitu na ich letiskách a zvýšilo ich náklady.

---

<sup>4</sup> KOM (2006) 821 v konečnom znení.

<sup>5</sup> Vyhlásenie obchodných združení EÚ zastupujúcich letiská zo 7 apríla 2011 (ACI-Europe), nezávislých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy v leteckej doprave (IAHA) a odborových zväzov (Európska federácia pracovníkov v doprave – ETF). K dispozícii na: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

Nezávislí poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy vyzdvihli potrebu spravodlivejšej hospodárskej súťaže medzi rôznymi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy. Obhajovali najmä prisnejšie požiadavky na činnosti pozemnej obsluhy, ktoré vykonávajú prevádzkovatelia letísk a prevádzkovatelia leteckých spoločností.

Takmer všetky zainteresované strany požadovali vyššiu kvalitu služieb.

## 2.2. Získavanie a využívanie expertízy

Neustále monitorovanie Komisie týkajúce sa uplatňovania smernice o službách pozemnej obsluhy sprevádzalo niekoľko externých štúdií, výsledky ktorých sú k dispozícii na internetovej stránke Komisie. Najmä v nadväznosti na žiadosť Európskeho parlamentu v jeho uznesení z 11. októbra 2007<sup>6</sup> Komisia uskutočnila v rokoch 2008–2009<sup>7</sup> komplexnú štúdiu o vykonávaní a vplyve smernice so zameraním na otázky zamestnanosti, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany. Ďalšiu štúdiu o prípadnej revízii smernice uskutočnila Komisia v roku 2010.<sup>8</sup>

## 2.3. Posúdenie vplyvu

Posúdenie vplyvu poskytuje prehľad o rôznych zvažovaných možnostiach. Boli posúdené štyri politické balíky (okrem možnosti zachovať existujúci rámec) s cieľom vyhodnotiť, ako by sa mohla smernica 96/67/ES revidovať.

Politický balík PP1 by zlepšil systém prostredníctvom minimálnych zmien a doplnení smernice a v prípade potreby poskytnutím usmernení. Patrí tam úplné otvorenie trhu pre self-handling, usmernenie o požiadavkách na schvaľovanie, jasnejšie vymedzenie pojmov a podrobnejšie požiadavky na oddelenie účtov, centralizovaná infraštruktúra, zadávanie zákaziek subdodávateľom a Výbor užívateľov letiska (AUC)<sup>9</sup>. Pokiaľ ide o koordináciu na úrovni letísk, balík obsahuje usmernenie o zadávaní zákaziek subdodávateľom a harmonizované kritériá výberových konaní. Balík zaisťuje taktiež minimálnu odbornú prípravu, ako aj konzultácie so zástupcami zamestnancov o výberových konaniach.

Politický balík PP2 sa snaží zlepšiť súčasný systém ambicióznym súborom opatrení. Úplne otvára trh self-handlingu a minimálny počet poskytovateľov služieb obmedzených na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy tretím stranám na veľkých letiskách zvyšuje na 3. Ďalšie opatrenia zahŕňajú vzájomné uznávanie schválení a harmonizované kritériá výberových konaní, lepšie riadenie centralizovanej infraštruktúry, právne oddelenie prevádzkovateľov letísk a dlhšie trvanie výberových konaní. Balík obsahuje nové požiadavky na zadávanie zákaziek subdodávateľom, vymedzenie úlohy prevádzkovateľov letísk

---

<sup>6</sup> Uznesenie Európskeho parlamentu z 11. októbra 2007 o kapacite letísk a pozemnej obsluhu: smerom k politike vyššej účinnosti. (2007/2092(INI)). K dispozícii na: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> „Štúdiá o vplyve smernice 96/67/ES na služby pozemnej obsluhy v rokoch 1996–2007“, Stredisko pre výskum letísk, február 2009. K dispozícii na internetovej stránke: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf).

<sup>8</sup> Možná revízia smernice 96/97/ES o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva. Steer Davies Gleave, jún 2010. K dispozícii na: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> Výbor užívateľov letiska je výbor zástupcov užívateľov letiska (t. j. leteckých spoločností) zriadený na každom letisku.

v celkovej prevádzke (a prípadné minimálne požiadavky), ako aj povinnosti vykazovania výkonnosti. Zahrnutá je takisto minimálna odborná príprava a oprávnenie členských štátov vykonávať presun pracovníkov za rovnakých podmienok v prípade služieb, ku ktorým je prístup obmedzený.

Politický balík PP2' je podobný ako politický balík PP2, ale obsahuje rozdielne opatrenia pre určené menej problémové oblasti. Rozdiel spočíva v schválení, ktoré sa stanovuje na úrovni EÚ, a v minimálnych požiadavkách na kvalitu, ktoré sa stanovujú na úrovni EÚ.

V rámci politického balíka PP3 existuje snaha zlepšiť súčasný systém veľmi náročnými politickými opatreniami, ktoré zaisťujú úplnú harmonizáciu právneho rámca trhu pozemnej obsluhy: úplné otvorenie trhu pozemnej obsluhy a jednotný prístup na trh prostredníctvom lepšieho riadenia centralizovanej infraštruktúry, zavedenia schválenia EÚ, zbavenie prevádzkovateľov letísk práva poskytovať pozemnú obsluhu na ich letisku. Pokiaľ ide o prevádzkovú koordináciu letísk, zahrnuté sú požiadavky na zadávanie zákaziek subdodávateľom, vymedzenie úlohy prevádzkovateľov letísk v celkovej prevádzke (a prípadné minimálne požiadavky), ako aj povinnosti vykazovania výkonnosti. Tento balík predpokladá úplný presun pracovníkov vo výberových konaniach a vydávanie preukazov spôsobilosti kľúčových pracovníkov.

Odporúčania výboru pre posudzovanie vplyvu (IAB) boli zohľadnené s malými úpravami týkajúcimi sa potreby jasnejšieho vymedzenia problémov, sprehľadnenia ustanovení o sociálnej ochrane v prípade presunu zamestnancov, zavedenia širšieho rozsahu uskutočniteľných možností politiky a lepšieho porovnania možností politiky.

Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že určeným cieľom úplne vyhovuje len politický balík PP2. Musí sa zaistiť náležitá rovnováha medzi sociálnymi a hospodárskymi vplyvmi. Tento politický balík tvorí základ daného návrhu.

### **3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU**

#### **3.1. Zhrnutie návrhu**

*Úplné otvorenie trhu self-handlingu a zvýšenie minimálneho počtu poskytovateľov služieb na veľkých letiskách na troch*

Smernica 96/67/ES umožňuje členským štátom obmedziť self-handling alebo poskytovanie služieb obsluhy tretím stranám na minimálne dvoch dodávateľov pre štyri kategórie služieb. V dôsledku toho letecké spoločnosti na niektorých letiskách narážajú na obmedzený výber medzi dvoma dodávateľmi pre každú túto službu a nie sú vždy oprávnené vykonávať self-handling.

Každému užívateľovi letiska by sa mal umožniť self-handling. Okrem toho počet oprávnených dodávateľov služieb pozemnej obsluhy pre tretie strany by nemal byť nižší ako traja dodávatelia na veľkých letiskách s najmenej 5 miliónmi prepravených cestujúcich alebo 100 000 tonami nákladu za rok.

*Vzájomné uznávanie povolení s harmonizovanými požiadavkami*

Tri štvrtiny členských štátov majú zavedený systém schvaľovania, ktorý má za následok celý rad rozdielných administratívnych požiadaviek, ktoré musia plniť dodávatelia služieb pozemnej obsluhy alebo self-handlingoví užívatelia letísk v EÚ. Vzájomné uznávanie

vnútroštátnych povolení s harmonizovanými požiadavkami zníži administratívne náklady pre prevádzkovateľov a zmenší prekážky pre vstup na trh.

#### *Lepšie riadenie centralizovaných infraštruktúr<sup>10</sup>*

Centralizované infraštruktúry sú dôležité pre vykonávanie služieb pozemnej obsluhy. Keď neexistuje jasný právny rámec, môže prísť k narušeniu hospodárskej súťaže na trhu pozemnej obsluhy. Tento návrh zahŕňa jasný právny rámec pre vymedzenie centralizovanej infraštruktúry a pre poplatky účtované dodávateľom služieb pozemnej obsluhy a self-handlingovým leteckým spoločnostiam za centralizovanú infraštruktúru.

#### *Právne oddelenie letísk a ich činností pozemnej obsluhy*

Ak je samotné letisko poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy, malo by sa zaistiť, aby služby pozemnej obsluhy poskytované letiskom nemali neprímeraný prospech z činností riadenia letiska.

Súčasný systém účtovného oddelenia pri letiskách vykonávajúcich pozemnú obsluhu sa veľmi ťažko sleduje a považuje sa za nedostatočný na zaistenie spravodlivej hospodárskej súťaže. V návrhu sa požaduje, aby letiská mali svoje činnosti pozemnej obsluhy v rámci právneho subjektu oddelené od svojich činností riadenia letiska.

#### *Lepšie výberové konanie*

Súčasná maximálna doba 7 rokov, na ktorú je dodávateľ služieb pozemnej obsluhy, ku ktorým je obmedzený prístup, vybraný, sa považuje za nedostatočnú najmä na účely odpisu nákladov na pozemné zariadenia. Návrh stanovuje zvýšenie maximálnej doby trvania na desať rokov.

Návrh obsahuje ďalšie špecifikácie podrobností o postupe výberu dodávateľov služieb, ku ktorým je obmedzený prístup, aby sa zaistilo harmonizované uplatňovanie a aby sa skutočne vybrali tie spoločnosti, ktoré sú najvhodnejšie na vykonávanie služieb pozemnej obsluhy.

Pri výbere dodávateľov služieb pozemnej obsluhy, ku ktorým je obmedzený prístup, sa musia uskutočniť konzultácie s Výborom užívateľov letiska (AUC). Návrh obsahuje ustanovenia o rokovacom poriadku výboru užívateľov letiska, aby sa zamedzilo akémukoľvek konfliktu záujmov v prípade leteckých spoločností, ktoré poskytujú aj služby pozemnej obsluhy.

#### *Sprehľadnenie pravidiel zadávania zákaziek subdodávateľom*

Aj keď zadávanie zákaziek subdodávateľom zvyšuje niekedy potrebnú flexibilitu dodávateľov služieb pozemnej obsluhy, zadávanie zákaziek subdodávateľom a kaskádové zadávanie zákaziek subdodávateľom môže mať tiež za následok obmedzenia kapacity a negatívne dosahy na bezpečnosť.

Návrh preto obsahuje jasné pravidlá pre zadávanie zákaziek subdodávateľom, ktoré dodávateľom služieb pozemnej obsluhy umožňujú zadávať zákazky subdodávateľom, ale zadávanie zákaziek subdodávateľom zo strany letísk a self-handlingových leteckých spoločností sa obmedzuje na situácie v prípade zásahu vyššej moci a zakazuje kaskádové zadávanie zákaziek subdodávateľom.

#### *Úloha riadiaceho orgánu letiska v koordinácii pozemných služieb*

Kríza, ktorej čelila letecká doprava v minulom roku v dôsledku nepriaznivých poveternostných podmienok, vyzdvihuje potrebu zvýšenej koordinácie pozemnej prevádzky

---

<sup>10</sup> Centralizované infraštruktúry sú infraštruktúry „používané pre poskytovanie služieb pozemnej obsluhy, ktorých zložitosť, náklady alebo environmentálny vplyv neumožňuje delenie alebo duplicitu“.



na letiskách. Bola zaznamenaná nízka úroveň odolnosti voči kríze na niektorých letiskách, kde sa to dotklo aj poskytovania služieb pozemnej obsluhy. Problémy na letisku majú silné „dominové“ účinky na celkovú sieť a čím ďalej tým viac zvyšujú význam zlepšenia úrovne odolnosti v krízových situáciách.

Riadiaci orgán letiska by mal zodpovedať za náležitú koordináciu činností pozemnej obsluhy na svojom letisku. Okrem toho na veľkých letiskách, ktoré majú mimoriadny význam pre európsku sieť leteckej dopravy, musí riadiaci orgán letiska zaistiť, aby tieto činnosti boli koordinované prostredníctvom rozhodovania letiska na základe spolupráce (CDM – Collaborative Decision Making) a náležitého pohotovostného plánu.

*Zodpovednosť prevádzkovateľov letísk za minimálne požiadavky na kvalitu činností pozemnej obsluhy vymedzené v delegovanom akte*

Nedostatočná kvalita služieb jedného dodávateľa služieb pozemnej obsluhy môže narušiť systém letiska na škodu všetkých zainteresovaných strán v odvetví leteckej dopravy. Zainteresované strany uviedli, že nedostatkom súčasnej smernice je absencia spoločných minimálnych noriem kvality pre všetkých poskytovateľov pozemnej obsluhy na letisku.

Návrh zabezpečuje stanovenie minimálnych noriem kvality pre vykonávanie služieb pozemnej obsluhy, ktoré musia plniť všetci dodávateľia služieb pozemnej obsluhy a self-handlingoví užívatelia letísk.

*Povinnosti podávania správ o výkonnosti služieb pozemnej obsluhy vymedzené v delegovanom akte*

Dostatočné, nezávislé a centralizované údaje o vykonávaní služieb pozemnej obsluhy pomôže určiť vhodné budúce politické opatrenia. Dodávateľia služieb pozemnej obsluhy a self-handlingoví užívatelia letísk by mali mať povinnosť podávať správy o výkonnosti služieb pozemnej obsluhy.

*Povinná minimálna odborná príprava pracovníkov*

V pracovne náročnom odvetví, ako je pozemná obsluha, má neustály rozvoj a odborná príprava pracovníkov veľký vplyv na kvalitu služieb. Naopak, nedostatočne odborne pripravení pracovníci zvyšujú riziko nekvalitných služieb a môžu ovplyvniť najmä bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu služieb pozemnej obsluhy. V návrhu sa zavádzajú minimálne požiadavky na odbornú prípravu pre všetkých dodávateľov služieb pozemnej obsluhy a self-handlingové letecké spoločnosti, aby sa zaistila bezpečnosť a bezpečnostná ochrana prevádzky a vytvorili rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov.

*Možnosť členských štátov stanoviť požiadavku na prevzatie pracovníkov za rovnakých podmienok v prípade vyhlásenia verejnej súťaže*

V nadväznosti na judikatúru Súdneho dvora Európskej únie<sup>11</sup> nie je v súčasnej dobe jasné, aké opatrenia sú členské štáty oprávnené prijať na základe zmeny poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy, ku ktorým je prístup obmedzený.

Fluktuácia pracovníkov v odvetví pozemnej obsluhy je vysoká a zdá sa, že k nej čiastočne prispieva aj smernica. Dodávateľia vybraní vo výberovom konaní na účely poskytovania služieb, ku ktorým je obmedzený prístup, sú oprávnení vykonávať činnosť iba počas obmedzenej maximálnej doby. Preto sa zdá, že výberové konanie podporuje fluktuáciu

---

<sup>11</sup> Prípady C-460/02, Komisia proti Taliansku, rozsudok z 9. decembra 2004. Prípady C-386/03, Komisia proti Nemecku, 14. júla 2005.

pracovníkov. To môže mať nepriaznivý vplyv na kvalitu služieb pozemnej obsluhy. Preto je vhodné sprehľadniť pravidlá o prevzatí zamestnancov, ktoré rozširujú rozsah uplatňovania smernice 2001/23/ES o prevodoch podnikov a umožniť členským štátom zabezpečenie primeraných pracovných podmienok a podmienok zamestnania pre zamestnancov.

### **3.2. Právny základ**

Návrh sa opiera o článok 100 ZFEÚ.

### **3.3. Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje len vtedy, ak návrh nespadá do výlučnej právomoci EÚ.

Členské štáty nemôžu dostatočne dosiahnuť ciele návrhu, lebo letecké spoločnosti vykonávajú činnosť na jednotnom leteckom trhu a poskytovatelia pozemnej obsluhy vykonávajú činnosť tiež na európskom alebo medzinárodnom trhu. Rámec služieb pozemnej obsluhy nemožno riešiť na nižšej úrovni než na úrovni nariadenia. Všetky samostatné opatrenia na úrovni členských štátov by mohli poškodiť fungovanie vnútorného trhu.

Opatrenie na úrovni EÚ môže lepšie dosiahnuť ciele návrhu. Európske pravidlá o službách pozemnej obsluhy sú dôležitým sprievodným doplnkom k európskym právnym predpisom, ktoré podporujú vnútorný trh v leteckej doprave, keďže spravodlivý, transparentný a nediskriminačný systém pre poskytovanie služieb pozemnej obsluhy je nevyhnutný pre dosiahnutie efektívnych a kvalitných služieb pozemnej obsluhy, ktoré majú kľúčovú funkciu v reťazci leteckej dopravy.

Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

### **3.4. Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Dodatočná záťaž pre hospodárske subjekty a vnútroštátne orgány je obmedzená na záťaž nevyhnutnú na zvýšenie efektívnosti a celkovej kvality služieb pozemnej obsluhy. Návrh má za následok značné náklady hlavne na zdokonalené riadenie centralizovaných infraštruktúr, na právne oddelenie letísk a povinnosti podávania správ, očakáva sa však, že tieto náklady budú kompenzované značnými hospodárskymi prínosmi a zvýšením kvality.

### **3.5. Výber nástroja**

Navrhovaným nástrojom je nariadenie. Iné prostriedky by neboli primerané. S prihliadnutím na novú potrebu minimálnych, harmonizovaných noriem kvality na letiskách s cieľom uplatňovať prístup gate-to-gate (od odletu až po pristátie) a ďalej harmonizovať podmienky prístupu na trh, aby sa zaistila spravodlivejšia hospodárska súťaž na trhu služieb pozemnej obsluhy, flexibilita, ktorá sa v roku 1996 získala na základe smernice, už nie je vhodná.

Právny nástroj musí mať všeobecnú platnosť.

Nariadenie spĺňa potrebu harmonizácie trhov pozemnej obsluhy na úrovni EÚ, teda aspekt, ktorý bol určený ako problém. Väčšina ťažkostí zistených v súčasnom právnom rámci je spojená s rozdielnym vykonávaním v členských štátoch.

Z tohto dôvodu je nariadenie najvhodnejším právnym nástrojom, lebo alternatívne možnosti by neboli dostačujúce pre dosiahnutie navrhovaných cieľov.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

#### **5. NEPOVINNÉ PRVKY**

##### **5.1. Zrušenie platných právnych predpisov**

Prijatie návrhu povedie k zrušeniu existujúcej smernice Rady 96/97/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva.

##### **5.2. Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by sa mal rozšíriť o Európsky hospodársky priestor.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o službách pozemnej obsluhy na letiskách Únie, ktorým sa zrušuje smernica Rady  
96/67/ES**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>12</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>13</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V smernici Rady 96/97/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva<sup>14</sup> sa zabezpečuje postupné otvorenie trhu služieb pozemnej obsluhy.
- (2) Letiská a služby pozemnej obsluhy sú dôležité pre riadne fungovanie leteckej dopravy a majú kľúčovú funkciu v reťazci leteckej dopravy. Služby pozemnej obsluhy sa týkajú všetkých pozemných činností spojených s leteckou dopravou vykonávaných pre jednotlivé letecké spoločnosti na letiskách.
- (3) Vyhlásenie prijaté na samite pre civilné letectvo v Bruggách v októbri 2010 uznalo potrebu reformovať pravidlá Únie, aby sa podporila konkurencieschopnosť každého prvku v reťazci leteckej dopravy (ako sú letiská, dopravcovia, iní poskytovatelia služieb).
- (4) V bielej knihe „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“<sup>15</sup> sa označuje zlepšenie prístupu na trh a poskytovanie kvalitných služieb na letiskách za

---

<sup>12</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>13</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>14</sup> Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36.

rozhodujúce pre kvalitu života občanov a za základné opatrenie na dosiahnutie jednotného európskeho dopravného priestoru.

- (5) Ďalšie postupné otváranie trhu služieb pozemnej obsluhy a zavádzanie harmonizovaných požiadaviek na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy pravdepodobne zvýši efektívnosť a celkovú kvalitu služieb pozemnej obsluhy pre letecké spoločnosti i pre cestujúcich a dopravcov nákladu. Mala by sa tým zvýšiť kvalita celkovej prevádzky letísk.
- (6) Vzhľadom na novú potrebu minimálnych, harmonizovaných noriem kvality na letiskách s cieľom uplatňovať prístup gate-to-gate (od odletu až po pristátie) pre realizáciu jednotného európskeho neba a vzhľadom na potrebu ďalšej harmonizácie s cieľom plne využiť výhody postupného otvorenia trhu pozemnej obsluhy, pokiaľ ide o vyššiu kvalitu a efektívnosť služieb pozemnej obsluhy, smernica 96/97/ES by sa mala nahradiť nariadením.
- (7) Slobodný prístup na trh služieb pozemnej obsluhy je v súlade s efektívnou prevádzkou na letiskách Únie za predpokladu, že sú zavedené príslušné záruky. Slobodný prístup na trh služieb pozemnej obsluhy by sa mal zavádzať postupne a mal by sa prispôbiť požiadavkám tohto odvetvia.
- (8) Postupné otváranie trhu na základe smernice 96/67/ES už prinieslo pozitívne výsledky, pokiaľ ide o vyššiu efektívnosť a kvalitu. Je preto vhodné pokračovať v jeho ďalšom postupnom otváraní.
- (9) Každému užívateľovi letiska by sa malo umožniť vykonávať self-handling. Súčasne je potrebné zachovať jasné a obmedzujúce vymedzenie self-handlingu, aby sa zamedzilo zneužitiu a negatívnym vplyvom na trh poskytovania služieb obsluhy tretím stranám.
- (10) V prípade niektorých kategórií služieb pozemnej obsluhy môže prístup na trh naraziť na obmedzenia v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, kapacity a dostupnosti priestoru. Preto by malo byť možné obmedziť počet oprávnených dodávateľov týchto služieb pozemnej obsluhy.
- (11) V niektorých prípadoch môžu byť tieto obmedzenia v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, kapacity a dostupnosti priestoru takého charakteru, že môžu byť dôvodom na ďalšie obmedzenia v prístupe na trh alebo v self-handlingu, pokiaľ majú tieto obmedzenia zmysel a sú objektívne, transparentné a nediskriminačné. V týchto prípadoch by členské štáty mali byť oprávnené požiadať o výnimky z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia.
- (12) Účelom týchto výnimiek by malo byť umožnenie letiskovým orgánom prekonať, alebo aspoň znížiť tieto obmedzenia. Takéto výnimky by mala schvaľovať Komisia.
- (13) Pokiaľ sa má zachovať efektívna a spravodlivá hospodárska súťaž tam, kde je počet poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy obmedzený, musí výber týchto poskytovateľov prebiehať otvoreným, transparentným a nediskriminačným výberovým konaním. Podrobnosti o tomto konaní by sa mali ďalej spresniť.

---

<sup>15</sup> KOM(2011) 144 v konečnom znení.

- (14) Výber poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy by sa mal konzultovať s užívateľmi letiska, keďže majú hlavný záujem na kvalite a cene služieb pozemnej obsluhy.
- (15) Je preto potrebné zaistiť zastúpenie užívateľov letiska a konzultácie s nimi, najmä pri výbere oprávnených poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy.
- (16) V súvislosti s výberom poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy na letisku by malo byť za určitých okolností a za konkrétnych podmienok možné rozšíriť záväzok služby vo verejnom záujme na iné letiská v tej istej zemepisnej oblasti dotknutého členského štátu.
- (17) Existujú nejasnosti, či členské štáty môžu žiadať prevzatie pracovníkov na základe zmeny poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy, ku ktorým je obmedzený prístup. Diskontinuita pracovníkov môže mať škodlivé účinky na kvalitu služieb pozemnej obsluhy. Je preto vhodné sprehľadniť pravidlá o prevzatí pracovníkov mimo rámca uplatňovania smernice 2001/23/ES o prevodoch podnikov a umožniť členským štátom zabezpečiť primerané podmienky zamestnania a pracovné podmienky pre zamestnancov.
- (18) Aby sa zaistilo riadne a plynulé fungovanie prevádzky leteckej dopravy na letiskách, zaručila bezpečnosť a bezpečnostná ochrana v priestoroch letiska, ako aj ochrana životného prostredia a zabezpečilo dodržiavanie príslušných predpisov a pravidiel v sociálnej oblasti, malo by poskytovanie služieb pozemnej obsluhy podliehať patričnému schváleniu. Vzhľadom na to, že systém schvaľovania poskytovania služieb pozemnej obsluhy v súčasnosti vo väčšine členských štátov existuje, ale značne sa odlišuje, mal by sa zaviesť harmonizovaný systém schvaľovania.
- (19) Aby sa zaistilo, že všetci poskytovatelia služieb a self-handlingoví užívatelia letísk majú dostatočnú ekonomickú likviditu, dobrú povesť, dostatočné poistenie a náležité znalosti o činnostiach pozemnej obsluhy a prostredí letiska a aby za vytvorili rovnaké podmienky, malo by vydávanie povolení podliehať minimálnym požiadavkám.
- (20) Otvorený prístup k centralizovanej infraštruktúre letiska a jasný právny rámec pre vymedzenie centralizovanej infraštruktúry sú dôležité pre efektívne poskytovanie služieb pozemnej obsluhy. Malo by však byť možné vyberať poplatok za centralizovanú infraštruktúru.
- (21) Tieto poplatky by mali byť nediskriminačné a ich výpočet by mal byť transparentný. Poplatky by nemali prekračovať sumu potrebnú na pokrytie nákladov na poskytovanie centralizovanej infraštruktúry vrátane primeranej návratnosti kapitálu.
- (22) Riadiaci orgán letiska a/alebo akýkoľvek iný riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry daného letiska by mal o vymedzení infraštruktúry a výške poplatkov pravidelne viesť konzultácie s užívateľmi letiska.
- (23) Riadiaci orgán letiska môže takisto poskytovať služby pozemnej obsluhy sám. Pretože riadiaci orgán môže súčasne svojimi rozhodnutiami vyvíjať značný vplyv na hospodársku súťaž medzi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy, letiská by mali mať povinnosť oddeliť služby pozemnej obsluhy v rámci právneho subjektu od právneho subjektu pre riadenie infraštruktúry.

- (24) Aby sa letiskám umožnilo plniť ich funkcie riadenia infraštruktúry a aby sa zaistila bezpečnosť a bezpečnostná ochrana v priestoroch letiska a zabezpečila odolnosť služieb pozemnej obsluhy aj v krízových situáciách, mal by riadiaci orgán letiska zodpovedať za náležitú koordináciu činností pozemnej obsluhy na letisku. Riadiaci orgán letiska by mal s cieľom konsolidovanej optimalizácie poskytovať správy o koordinácii činností pozemnej obsluhy na letisku orgánu Eurocontrolu pre preskúmanie výkonnosti
- (25) Riadiaci orgán letiska, orgán verejnej moci alebo akýkoľvek iný orgán, ktorý riadi letisko, by mal mať tiež právomoc stanovovať potrebné pravidlá riadneho fungovania infraštruktúry letiska.
- (26) Je potrebné vymedziť povinné minimálne normy kvality, ktoré majú plniť poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a self-handlingoví užívatelia letísk, aby sa zaistila celková kvalita služieb a vytvorili rovnaké podmienky pre poskytovateľov.
- (27) So zreteľom na zvýšenie výkonnosti v celom reťazci leteckej dopravy a uplatňovanie prístupu „gate-to-gate“, poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a self-handlingoví užívatelia letísk by mali Komisii podávať správy o svojej činnosti.
- (28) V odvetví náročnom na pracovnú silu, ako je pozemná obsluha, má neustály rozvoj a odborná príprava pracovníkov veľký vplyv na kvalitu služieb. Mali by sa preto ustanoviť minimálne požiadavky na odbornú prípravu, aby sa zaistila kvalita prevádzky z hľadiska spoľahlivosti, odolnosti, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany a vytvorili rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov.
- (29) Zadávanie zákaziek subdodávateľom zvyšuje flexibilitu poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy. Zadávanie zákaziek subdodávateľom a kaskádové zadávanie zákaziek subdodávateľom však môže mať za následok aj obmedzenia kapacity a negatívne účinky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Zadávanie zákaziek subdodávateľom by malo byť preto obmedzené a mali by sa ujasniť pravidlá, ktoré upravujú zadávanie zákaziek subdodávateľom.
- (30) Práva uznané týmto nariadením by sa mali vzťahovať na poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy tretím stranám a self-handlingových užívateľov letísk iba s výhradou prísnej reciprocity. Pokiaľ takáto reciprocita neexistuje, Komisia by mala mať možnosť rozhodnúť, aby členský štát alebo členské štáty pozastavili uplatňovanie týchto práv uvedenými poskytovateľmi alebo užívateľmi.
- (31) Členské štáty by si mali ponechať právomoc zaistiť príslušnú úroveň sociálnej ochrany zamestnancov podniku, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy.
- (32) S cieľom zabezpečiť, aby sa harmonizované požiadavky na poistenie vzťahovali na poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a self-handlingových užívateľov letísk, na Komisiu by sa mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o požiadavky na poistenie poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a self-handlingových užívateľov letísk. S cieľom zaistiť, aby sa uplatňovali harmonizované a náležité aktualizované povinnosti týkajúce sa minimálnych noriem kvality služieb pozemnej obsluhy a povinností poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a self-handlingových užívateľov letísk podávať správy, na Komisiu by sa mala delegovať právomoc

prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o špecifikácie minimálnych noriem kvality pre služby pozemnej obsluhy a špecifikácie obsahu a zavádzania povinností poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a self-handlingových užívateľov letísk podávať správy. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia uskutočňovala príslušné konzultácie počas prípravných prác, a to aj na expertnej úrovni, so zapojením konkrétneho Výboru pre medziodvetvový dialóg o sociálnych veciach zriadeného na základe rozhodnutia 98/500/ES.

- (33) Komisia by pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov mala zabezpečiť paralelné, včasné a primerané zasielanie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (34) S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie<sup>16</sup>.
- (35) Mal by sa použiť konzultačný postup pre prijatie vykonávacích rozhodnutí o výnimkách podľa miery otvárania trhu služieb pozemnej obsluhy pre tretie strany a pre self-handlingové letecké spoločnosti vzhľadom na to, že tieto akty majú iba obmedzený rozsah pôsobnosti.
- (36) Konzultačný postup by sa mal takisto použiť pre prijatie vykonávacích rozhodnutí o rozšírení záväzku služby vo verejnom záujme členskými štátmi na ostrovné letisko vzhľadom na to, že tieto akty majú iba obmedzený rozsah pôsobnosti.
- (37) Postup preskúmania by sa mal použiť pre prijatie vykonávacích rozhodnutí o úplnom alebo čiastočnom pozastavení práva prístupu na trh služieb pozemnej obsluhy na území členských štátov pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a užívateľov letísk z tretích krajín.
- (38) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to jednotnejšie uplatňovanie právnych predpisov Únie v oblasti služieb pozemnej obsluhy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov z dôvodu medzinárodnej povahy leteckej dopravy a možno ho lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (39) Ministerským vyhlásením o gibraltárskom letisku dohodnutým na prvom stretnutí ministrov fóra pre dialóg o Gibraltári, ktoré sa konalo 18. septembra 2006 v Córdobe, sa nahradí spoločné vyhlásenie o gibraltárskom letisku prijaté v Londýne 2. decembra 1987, pričom splnenie všetkých jeho požiadaviek sa bude považovať za splnenie požiadaviek vyhlásenia z roku 1987.
- (40) Smernica 96/67/ES by sa preto mala zrušiť.

---

<sup>16</sup> Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.



PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## Kapitola I – Rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

### Článok 1

#### Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky letiská, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu podliehajúcim ustanoveniam zmluvy a ktoré je otvorené pre komerčnú dopravu.

Uplatňovanie tohto nariadenia na gibraltárske letisko sa nedotýka príslušnej právnej pozície Španielskeho kráľovstva a Spojeného Kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska s ohľadom na spor o zvrchovanosť nad územím, na ktorom sa nachádza letisko.

### Článok 2

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- (a) „letisko“ znamená akúkoľvek pozemnú plochu špeciálne upravenú na pristávanie, odlet a manévrovanie lietadla vrátane doplnkových zariadení, ktoré môžu tieto činnosti zahŕňať z hľadiska požiadaviek leteckej prepravy a služieb, vrátane zariadení potrebných na pomoc komerčným leteckým službám;
- (b) „riadiaci orgán letiska“ znamená orgán, ktorý v spojení s inými činnosťami prípadne bez nich, má podľa vnútroštátnych právnych predpisov za cieľ správu a riadenie infraštruktúry letiska a koordináciu a kontrolu činností rôznych prevádzkovateľov na príslušnom letisku;
- (c) „užívateľ letiska“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu zodpovednú za prepravu cestujúcich, pošty a/alebo nákladu leteckou dopravou z príslušného letiska alebo na príslušné letisko;
- (d) „pozemná obsluha“ znamená služby poskytované užívateľom letiska na letiskách tak, ako sa uvádza v prílohe;
- (e) „self-handling“ znamená situáciu, v ktorej užívateľ letiska sám pre seba priamo zabezpečuje jednu alebo viaceré kategórie služieb pozemnej obsluhy a neuzatvára žiadnu zmluvu akéhokoľvek charakteru s treťou stranou na poskytovanie takých služieb; na účely tohto nariadenia sa sami osebe užívatelia letiska nepovažujú za tretiu stranu, keď:
  - jeden subjekt má väčšinový podiel v druhom subjekte; alebo
  - jeden a ten istý subjekt má väčšinový podiel v každom z nich;
- (f) „poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu poskytujúcu tretím stranám jednu alebo viaceré kategórie služieb pozemnej obsluhy;

- (g) „centralizovaná infraštruktúra“ znamená špecifické zariadenia a/alebo vybavenia na letisku, ktoré sa z technických, environmentálnych, nákladových alebo kapacitných dôvodov nemôžu rozdeliť alebo zdvojnásobiť, a ktorých dostupnosť je dôležitá a nevyhnutná pre vykonávanie následných služieb pozemnej obsluhy;
- (h) „zadanie zákazky subdodávateľovi“ znamená uzatvorenie zmluvy poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy ako hlavným dodávateľom alebo výnimočne self-handlingovým užívateľom letiska s treťou stranou nazvanou ako „subdodávateľ“, na základe ktorej musí subdodávateľ vykonávať jednu alebo viaceré kategórie (alebo podkategórie) služieb pozemnej obsluhy;
- (i) „povolenie“: znamená povolenie, ktoré príslušný orgán vydáva podniku na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy tak, ako sa uvádza v povolení;
- (j) „nezávislý dozorný orgán“ znamená orgán uvedený v článku 11 smernice 2009/12/ES.

## **Kapitola II – Všeobecné predbežné požiadavky**

### *Článok 3*

#### *Riadiaci orgán letiska*

1. Keď letisko nie je riadené alebo prevádzkované jedným orgánom ale niekoľkými samostatnými orgánmi, na účely tohto nariadenia sa každý z týchto orgánov považuje za súčasť riadiaceho orgánu letiska.
2. Keď sa pre niekoľko letísk zriadi iba jeden riadiaci orgán, na účely tohto nariadenia sa každé z týchto letísk posudzuje osobitne.

### *Článok 4*

#### *Výbor užívateľov letiska*

1. Každé dotknuté letisko zriadi výbor zložený zo zástupcov užívateľov letiska alebo organizácií zastupujúcich užívateľov letiska (ďalej len „Výbor užívateľov letiska“).
2. Všetci užívatelia letiska majú právo účasti na práci Výboru užívateľov letiska, alebo ak si to želajú, majú právo byť v ňom zastúpení organizáciou ustanovenou na tento účel. Ak sú však zastúpení takouto organizáciou, táto organizácia nesmie poskytovať služby pozemnej obsluhy na dotyčnom letisku.
3. Výbor užívateľov letísk ustanoví v písomnej podobe svoj rokovací poriadok vrátane vlastných pravidiel hlasovania.

Pravidlá hlasovania obsahujú osobitné ustanovenia o tom, ako vo Výbore užívateľov letiska zamedziť akémukoľvek konfliktu záujmov vyplývajúceho z prítomnosti užívateľov letiska, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy na príslušnom letisku. Užívatelia letiska, ktorí žiadajú o povolenie poskytovať jednu alebo viacej služieb pozemnej obsluhy pre tretie strany, nemajú právo hlasovať, najmä ak sa v priebehu

postupu výberu v súlade s článkami 8 a 9 uskutočňujú konzultácie s Výborom užívateľov letiska.

4. Váha hlasov vo Výbore užívateľov letiska sa stanovuje tak, že:
  - (a) bez ohľadu na ročný objem prepravy uskutočnený jedným užívateľom letiska na letisku jeho počet hlasov nesmie prekročiť 49 % všetkých hlasov;
  - (b) počet hlasov self-handlingových užívateľov letiska nesmie prekročiť jednu tretinu všetkých hlasov.
5. Riadiaci orgán letiska poskytne sekretariát pre Výbor užívateľov letiska.

Ak to riadiaci orgán letiska odmietne, alebo ak to Výbor užívateľov letiska neakceptuje, riadiaci orgán letiska určí iný subjekt, ktorý musí Výbor užívateľov letiska akceptovať. Sekretariát Výboru užívateľov letiska vedie a udržiava zoznam užívateľov letiska alebo ich zástupcov, ktorí sú súčasťou Výboru užívateľov letiska.
6. Sekretariát Výboru užívateľov letiska vyhotovuje zápisnicu z každého zasadnutia Výboru užívateľov letiska. Táto zápisnica verne odráža názory a výsledky hlasovania počas zasadnutia.

## **Kapitola III – Otvorenie trhu služieb pozemnej obsluhy**

### **ODDIEL 1 SELF-HANDLING**

#### *Článok 5 Self-handling*

Všetci užívatelia letiska môžu slobodne vykonávať self-handling.

## ODDIEL 2 POZEMNÁ OBSLUHA PRE TRETIE STRANY

### Článok 6

#### *Pozemná obsluha pre tretie strany*

1. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy majú slobodný prístup na trh na účely poskytovania služieb pozemnej obsluhy tretím stranám alebo akémukoľvek letisku, ktorého ročný objem dopravy dosiahol prinajmenšom v troch predchádzajúcich rokoch najmenej 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu.
2. V prípade letísk uvedených v odseku 1 členské štáty môžu obmedziť počet poskytovateľov oprávnených poskytovať tieto kategórie služieb pozemnej obsluhy:
  - (a) obsluha batožiny;
  - (b) obsluha rampy;
  - (c) obsluha paliva a oleja;
  - (d) obsluha nákladu a pošty, pokiaľ ide o fyzickú obsluhu nákladu a pošty pri príjme, odosielaní alebo premiestňovaní medzi letiskovým terminálom a lietadlom.

Členské štáty však nesmú obmedziť tento počet na menej ako dvoch poskytovateľov pre každú kategóriu služieb pozemnej obsluhy alebo na menej ako troch poskytovateľov pre každú kategóriu služieb pozemnej obsluhy v prípade letísk, ktorých ročný objem dopravy prinajmenšom v troch predchádzajúcich rokoch dosiahol najmenej 5 miliónov cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu.

3. Na letiskách, kde je počet poskytovateľov obmedzený na dvoch alebo viacerých dodávateľov v súlade s odsekom 2 tohto článku alebo v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) a c), nesmie byť prinajmenšom jeden oprávnený poskytovateľov priamo alebo nepriamo kontrolovaný:
  - (a) riadiacim orgánom letiska,
  - (b) akýmkoľvek užívateľom letiska, ktorý prepravil viac než 25 % cestujúcich alebo nákladu zaznamenaných na letisku v priebehu roku predchádzajúceho roku, v ktorom boli títo poskytovatelia vybraní,
  - (c) orgánom, ktorý priamo alebo nepriamo kontroluje riadiaci orgán letiska, alebo je riadiacim orgánom letiska kontrolovaný podľa ustanovenia písm. a) alebo akýmkoľvek takýmto užívateľom uvedeným v písm. b).

Kontrola pozostáva z práv, zmlúv alebo akýchkoľvek iných prostriedkov, ktoré samostatne alebo spoločne a vzhľadom na príslušné skutočnosti alebo právne predpisy dávajú možnosť vykonávať rozhodujúci vplyv nad poskytovateľom podľa výkladu Súdneho dvora Európskej únie.

4. Ak je počet oprávnených dodávateľov obmedzený podľa odseku 2, členské štáty nesmú brániť užívateľovi letiska bez ohľadu na to, ktorá časť letiska je mu pridelená, aby vzhľadom na každú kategóriu služieb pozemnej obsluhy podliehajúcej obmedzeniu, si mohli podľa podmienok stanovených v odsekoch 2 a 3 efektívne vybrať aspoň medzi:
  - dvoma poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy alebo
  - troma poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy na letiskách, ktorých ročný objem dopravy prinajmenšom v predchádzajúcich troch rokoch dosiahol najmenej 5 miliónov cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu.
5. Ak letisko dosahuje v nákladnej doprave hranicu uvedenú v tomto článku bez toho, aby dosiahol hranicu stanovenú pre prepravu cestujúcich, toto nariadenie sa neuplatňuje na kategórie služieb pozemnej obsluhy vyhradené výlučne pre cestujúcich.
6. Každé letisko, ktorého ročný objem dopravy prinajmenšom za tri po sebe idúce roky bol minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu a ktorého ročný objem dopravy následne nedosiahne hranicu 2 miliónov prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu, si ponechá svoj trh otvorený pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy tretích strán počas najmenej prvých troch rokov nasledujúcich po roku, keď nedosiahol túto hranicu.
7. Každé letisko, ktorého ročný objem dopravy prinajmenšom za tri po sebe idúce roky bol minimálne 5 miliónov prepravených cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu a ktorého ročný objem dopravy následne nedosiahne hranicu 5 miliónov prepravených cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu, si ponechá svoj trh otvorený pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy tretích strán počas najmenej prvých troch rokov nasledujúcich po roku, keď nedosiahol túto hranicu.

#### *Článok 7* *Výber poskytovateľov*

1. Poskytovatelia oprávnení poskytovať služby pozemnej obsluhy na letisku, kde je ich počet obmedzený podľa článku 6 alebo článku 14, sa vyberajú v súlade s transparentným, otvoreným a nediskriminačným výberovým konaním.
2. Zadávateľ zákazky, je
  - (a) riadiaci orgán letiska, pokiaľ:
    - neposkytuje podobné služby pozemnej obsluhy a
    - nemá priamu alebo nepriamu kontrolu nad podnikom, ktorý poskytuje takéto služby a
    - nemá účasť v žiadnom takom podniku;
  - (b) vo všetkých ostatných prípadoch príslušný orgán nezávislý od riadiaceho orgánu letiska.

3. Výbor užívateľov letiska nemá prístup k žiadostiam uchádzačov v žiadnej etape postupu výberu. Riadiaci orgán letiska nemá prístup k žiadostiam uchádzačov v žiadnej etape postupu výberu s výnimkou prípadov, ak je zadávateľom zákazky.
4. Po oznámení Komisii môžu príslušné členské štáty medzi špecifikácie výberového konania zahrnúť záväzok služby vo verejnom záujme, ktorý majú plniť poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, pokiaľ ide o letiská obsluhujúce okrajové alebo rozvojové oblasti, ktoré sú súčasťou ich územia, ak poskytovatelia nie sú ochotní poskytovať služby pozemnej obsluhy bez verejnej podpory (t. j. bez výlučných práv alebo náhrad), ale ak tieto letiská majú veľký význam pre dostupnosť príslušných členských štátov. Uplatňovaním tohto ustanovenia nie sú dotknuté pravidlá EÚ o štátnej pomoci.
5. Výzva na predkladanie ponúk sa musí uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
6. Zadávateľ zákazky uskutočňuje výber dodávateľov v dvoch etapách:
  - (a) kvalifikačné konanie s cieľom preskúmať vhodnosť uchádzačov a
  - (b) postup zadania zákazky s cieľom výberu oprávnených poskytovateľov.

#### *Článok 8* *Kvalifikačné konanie*

1. V kvalifikačnom konaní zadávateľ zákazky overí, že uchádzači spĺňajú minimálne kritériá. Zadávateľ zákazky ustanoví tieto minimálne kritériá po konzultácii s Výborom užívateľov letísk a riadiacim orgánom letiska, ak je riadiaci orgán letiska iný ako zadávateľ zákazky.
2. K minimálnym kritériám patrí to, že:
  - (a) uchádzač má platné povolenie vydané v súlade s kapitolou IV o schvaľovacích postupoch;
  - (b) uchádzač preukáže svoju spôsobilosť a písomne sa zaviazá uplatňovať príslušné ustanovenia a pravidlá vrátane príslušných pracovných právnych predpisov, príslušných kolektívnych zmlúv, pravidiel správania na letisku a požiadaviek na kvalitu na letisku.
3. Zadávateľ zákazky zostaví užší zoznam uchádzačov, ktorí spĺňajú kritériá kvalifikačného konania.

#### *Článok 9* *Postup zadania zákazky*

1. V postupe zadania zákazky zadávateľ zákazky vyberie poskytovateľa z užšieho zoznamu uchádzačov a udelí mu povolenie po konzultácii s Výborom užívateľov letísk a riadiacim orgánom letiska, ak je riadiaci orgán letiska iný ako zadávateľ zákazky.

2. Výber poskytovateľa na účely udelenia povolenia vychádza z porovnania žiadostí uchádzačov so zoznamom kritérií pre zadanie zákazky. Kritériá pre zadanie zákazky musia byť relevantné, objektívne, transparentné a nediskriminačné. Zadávateľ zákazky ustanoví kritériá pre zadanie zákazky po konzultácii s Výborom užívateľov letísk a riadiacim orgánom letiska, ak je riadiaci orgán letiska iný ako zadávateľ zákazky.
3. Kritériá pre zadanie zákazky zahŕňajú:
  - (a) nespornosť a vierohodnosť podnikateľského plánu posúdeného na základe modelových výpočtov nákladov;
  - (b) úroveň kvality prevádzky posúdenú na základe reprezentatívneho letového poriadku vrátane prípadne efektívneho využívania pracovníkov a vybavenia, posledného príjmu batožiny a nákladu, doby dodania batožiny a nákladu a maximálnych dôb odbavenia;
  - (c) primeranosť materiálových zdrojov z hľadiska dostupnosti zariadenia a ekologickosti zariadenia;
  - (d) primeranosť ľudských zdrojov z hľadiska skúseností pracovníkov a primeranosti programu odbornej prípravy/kvalifikácie;
  - (e) kvalita informačných a komunikačných technológií;
  - (f) kvalita organizačného plánovania;
  - (g) vplyv na životné prostredie.
4. Pomerná váha kritérií pre zadanie zákazky sa uvedie vo výzve na predkladanie ponúk a v príslušných dokumentoch. Pri každom kritériu pre zadanie zákazky sa uplatňuje rozsah bodov s primeraným maximálnym rozpätím. Zadávateľ zákazky môže ustanoviť minimálny počet bodov, ktoré úspešný kandidát musí dosiahnuť pri niektorých špecifických kritériách pre zadanie zákazky. Ustanovenie minimálneho počtu bodov nesmie byť diskriminačné a musí byť jasne uvedené vo výzve na predkladanie ponúk a v príslušných dokumentoch. Zadávateľ zákazky nesmie vyradiť žiadne kritérium pre zadanie zákazky, doplniť iné, alebo ďalej rozdeliť kritériá pôvodne stanovené vo výzve na predkladanie ponúk.
5. Povolenie na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy na príslušnom letisku sa udelí uchádzačovi, ktorý dosiahne najvyšší počet bodov a súčasne splní minimálny počet bodov požadovaných pri určitých kritériách pre zadanie zákazky.
6. Konzultácie počas postupu zadania zákazky sa neuskutočňujú s užívateľmi letísk, ktorí žiadajú o poskytovanie služieb pozemnej obsluhy pre tretie strany, alebo ktorí používajú self-handling.
7. Zadávateľ zákazky zaistí, aby rozhodnutie o zadaní zákazky a jeho dôvody boli uverejnené.

*Článok 10*  
*Doba výberu a ukončenie činnosti*

1. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy dostanú povolenie na minimálne obdobie siedmych rokov a maximálne obdobie desiatich rokov okrem prípadov výnimiek pri otvorení self-handlingu a služieb pozemnej obsluhy pre tretie strany, ako sa stanovuje v článku 14 ods. 1. Presná doba, na ktorú majú poskytovatelia povolenie a dátum začatia prevádzky sa jednoznačne uvedie vo výzve na predkladanie ponúk.
2. Poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy začne tieto služby poskytovať do jedného mesiaca od dátumu uvedeného vo výzve na predkladanie ponúk. Zadávatel' zákazky môže v náležité odôvodnených prípadoch na žiadosť poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy a po konzultáciách s Výborom užívateľov letiska túto dobu predĺžiť maximálne na šesť mesiacov. Po uplynutí tejto lehoty platnosť povolenia skončí.
3. Zadávatel' zákazky musí počítat' s ukončením doby platnosti povolenia a zaistiť, aby každý poskytovateľ vybraný po otvorení novej výzvy na predkladanie ponúk bol oprávnený začat' prevádzku v deň nasledujúci po poslednom dni doby platnosti povolenia predtým vybraných poskytovateľov.
4. Pokiaľ poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy ukončí svoju činnosť pred skončením doby, na ktorú má povolenie, nahradí sa na základe postupu výberu opísaného v článkoch 7, 8 a 9 a v tomto článku. Každý poskytovateľ, ktorý končí svoju činnosť, informuje príslušného zadávateľa zákazky o úmysle ukončiť činnosť s dostatočným predstihom a najmenej šesť mesiacom predtým, než opustí letisko. Poskytovateľovi sa môžu uložiť finančné pokuty, ak s dostatočným predstihom neinformuje zadávateľa zákazky s výnimkou prípadov, ak preukáže zásah vyššej moci.
5. V prípade, že poskytovateľ ukončí svoju činnosť pred skončením doby, na ktorú mal povolenie a zadávateľovi zákazky neponechá dostatočný čas na výber nového poskytovateľa, než opustí letisko, čo bude mať za následok, že na tomto letisku vznikne dočasný monopol na niektoré služby pozemnej obsluhy, členský štát na obmedzenú dobu neprekračujúcu desať mesiacov povolí poskytovateľovi služieb pozemnej obsluhy poskytovať tieto služby na danom letisku bez toho, aby sa uplatnil postup výberu ustanovený v článkoch 7, 8 a 9 a v tomto článku.  
  
Ak sa členskému štátu na toto obmedzené obdobie nepodarí nájsť poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy, daný členský štát reguluje ceny tých služieb pozemnej obsluhy, na ktoré dočasne existuje monopol, a to až dotedy, kým ďalší poskytovateľ nezačne na danom letisku poskytovať tieto služby pozemnej obsluhy.
6. Zadávatel' zákazky informuje Výbor užívateľov letiska a prípadne riadiaci orgán letiska o rozhodnutiach prijatých podľa článkov 7, 8, 9 a tohto článku.
7. Články 7, 8 a 9, ako aj ustanovenia tohto článku sa nevzťahujú na zadávanie verejných zákaziek a udeľovanie koncesií, ktoré sú upravené inými ustanoveniami právnych predpisov Únie.



## Článok 11

### *Riadiaci orgán letiska ako poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy*

1. Keď je počet poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy obmedzený v súlade s článkom 6, riadiaci orgán letiska môže sám poskytovať služby pozemnej obsluhy bez toho, aby sa podrobil postupu výberu stanovenému v článkoch 7 až 10. Podobne môže bez dodržania tohto postupu povoliť podniku poskytovať služby pozemnej obsluhy na príslušnom letisku:
  - (a) ak tento podnik priamo alebo nepriamo kontroluje;
  - (b) ak ho tento podnik priamo alebo nepriamo kontroluje.
2. V prípade, že riadiaci orgán letiska, ktorý poskytuje služby pozemnej obsluhy v súlade s odsekom 1, už nespĺňa podmienky odseku 1, tento poskytovateľ môže ďalej poskytovať služby pozemnej obsluhy po dobu piatich rokov bez toho, aby sa podrobil postupu výberu stanovenému v článkoch 7 až 10. Na konci tohto päťročného obdobia poskytovateľ informuje príslušného zadávateľa zákazky s dostatočným predstihom a najneskoršie šesť mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia. Poskytovateľovi sa môžu uložiť finančné pokuty, ak s dostatočným predstihom neinformuje zadávateľa zákazky s výnimkou prípadov, ak preukáže zásah vyššej moci. V prípade, že poskytovateľ ukončí činnosť pred skončením päťročného obdobia, uplatňuje sa článok 10 ods. 4 a článok 10 ods. 5.

## Článok 12

### *Zachovanie práv zamestnancov v prípade presunu pracovníkov pri službách podliehajúcich obmedzeniam prístupu na trh*

1. Tento článok sa vzťahuje len na tie služby pozemnej obsluhy, pri ktorých daný členský štát obmedzil počet poskytovateľov v súlade s článkom 6 alebo článkom 14.
2. Pokiaľ po postupe výberu stanovenom v článkoch 7 až 10 poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy uvedený v odseku 1 príde o povolenie poskytovať tieto služby, členské štáty môžu od poskytovateľa (poskytovateľov) služieb pozemnej obsluhy, ktorí následne poskytujú tieto služby, vyžadovať, aby zamestnancom prijatým predtým na poskytovanie týchto služieb poskytol také práva, na aké by mali nárok v prípade prevodu v zmysle smernice Rady 2001/23/ES<sup>17</sup>.
3. Členské štáty obmedzia uplatňovanie požiadavky uvedenej v odseku 2 na zamestnancov predchádzajúceho poskytovateľa zapojených do poskytovania služieb, na ktoré predchádzajúci poskytovateľ stratil povolenie a ktorí dobrovoľne súhlasia s prevzatím zo strany nového poskytovateľa (poskytovateľov).
4. Členské štáty obmedzia požiadavku uvedenú v odseku 2 tak, aby bola úmerná objemu činnosti efektívne prevádzanej na iného poskytovateľa (poskytovateľov).

---

<sup>17</sup> Smernica Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, podnikateľských činností alebo časti podnikov alebo podnikateľských činností, Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16.

5. Pokiaľ členské štáty uložia požiadavku uvedenú v odseku 2, v súťažných podkladoch pre postup výberu uvedený v článkoch 7 až 10 sa uvedie zoznam dotknutých zamestnancov a zodpovedajúce informácie o ich zmluvných právach a podmienkach, za ktorých sa zamestnanci považujú za zapojených do poskytovania predmetných služieb.
6. Ak poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy prestane užívateľovi letiska poskytovať služby pozemnej obsluhy, ktoré predstavujú značnú časť činností pozemnej obsluhy tohto poskytovateľa v prípadoch, na ktoré sa nevzťahuje odsek 2, alebo ak sa užívateľ letiska vykonávajúci self-handling rozhodne self-handling ukončiť, členské štáty môžu od poskytovateľa (poskytovateľov) služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľa letiska vykonávajúceho self-handling, ktorí následne poskytujú tieto služby pozemnej obsluhy vyžadovať, aby zamestnancom prijatým predtým na poskytovanie týchto služieb poskytol také práva, na aké by mali nárok v prípade prevodu v zmysle smernice Rady 2001/23/ES.
7. Členské štáty obmedzia uplatňovanie požiadavky podľa odseku 6 na zamestnancov predchádzajúceho poskytovateľa, ktorí sú zapojení do poskytovania služieb pozemnej obsluhy, poskytovanie ktorých predchádzajúci poskytovateľ ukončil a ktorí dobrovoľne súhlasia s prevzatím novým poskytovateľom (poskytovateľmi) alebo užívateľom letiska vykonávajúcim self handling.
8. Členské štáty obmedzia uplatňovanie požiadavky podľa odseku 6 na zamestnancov užívateľa letiska vykonávajúceho self-handling, ktorí sú zapojení do poskytovania služieb pozemnej obsluhy, pri ktorých sa užívateľ letiska vykonávajúci self-handling rozhodne ukončiť self-handling a ktorí dobrovoľne súhlasia s prevzatím novým poskytovateľom (poskytovateľmi) alebo užívateľom letiska vykonávajúcim self-handling
9. Členské štáty obmedzia uplatňovanie požiadavky uvedenej v odseku 6, tak aby bola úmerná objemu činností efektívne prevádzaných na iného poskytovateľa alebo užívateľa letiska vykonávajúceho self-handling.
10. Členské štáty môžu poveriť riadiacich pracovníkov a zamestnancov na primeranej úrovni, aby prostredníctvom dohody schválenej na základe rokovania vymedzili praktické opatrenia na účely vykonávania tohto článku.
11. Členské štáty informujú Komisiu o všetkých opatreniach prijatých v súlade s týmto článkom.

### *Článok 13 Ostrovne letiská*

V prípade výberu poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy na letisku podľa ustanovení článkov 7 až 10 môže členský štát rozšíriť záväzok služby vo verejnom záujme na iné letiská v danom členskom štáte, pokiaľ:

- (a) tieto letiská sú umiestnené na ostrovoch v tom istom geografickom regióne a
- (b) na každom z takých letísk je objem prepravy minimálne 100 000 prepravených cestujúcich za rok;

- (c) a takéto rozšírenie schváli Komisia.

Rozhodnutie o schválení rozšírenia predstavuje vykonávací akt, ktorý sa prijme v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 43 ods. 2. Týmto ustanovením nie sú dotknuté pravidlá EÚ o štátnej pomoci.

### **ODDIEL 3 VÝNIMKY PRE SELF-HANDLING A POZEMNÚ OBSLUHU PRE TRETIE STRANY**

#### *Článok 14 Výnimky*

1. Ak špecifické obmedzenia použiteľného priestoru alebo kapacity vyplývajúce najmä z preťaženia a miery využitia plochy na letisku neumožňujú otvoriť trh a/alebo vykonávať self-handling v miere stanovenej týmto nariadením, príslušný členský štát sa môže rozhodnúť:
  - (a) obmedziť počet poskytovateľov najmenej na dvoch pre jednu alebo viac kategórií služieb pozemnej obsluhy okrem tých, ktoré sú uvedené v článku 6 ods. 2, a to na celom letisku alebo na jeho časti, pričom sa uplatňuje článok 6 ods. 3;
  - (b) na letiskách, ktorých objem dopravy je najmenej 2 milióny cestujúcich ročne alebo 50 000 ton nákladu, vyhradiť jednému poskytovateľovi jednu alebo viac kategórií služieb pozemnej obsluhy uvedených v článku 6 ods. 2;
  - (c) obmedziť na jedného alebo dvoch poskytovateľov pre jednu alebo viac kategórií služieb pozemnej obsluhy uvedených v článku 6 ods. 2 na letiskách, ktorých objem dopravy je najmenej 5 miliónov cestujúcich ročne alebo 100 000 ton nákladu, pričom v prípade obmedzenia na dvoch poskytovateľov sa uplatňuje článok 6 ods. 3;
  - (d) vyhradiť self-handling uvedený v článku 5 obmedzenému počtu užívateľov letiska, pokiaľ títo užívatelia sú vybraní na základe relevantných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.
2. Pri všetkých výnimkách podľa odseku 1:
  - (a) sa špecifikuje kategória alebo kategórie služieb pozemnej obsluhy, pre ktoré je výnimka udelená a konkrétne obmedzenia týkajúce sa použiteľného priestoru alebo kapacity, ktoré ju oprávňujú;
  - (b) sa uvádza plán vhodných opatrení na prekonanie týchto obmedzení.
3. Výnimky nesmú:
  - (a) dávať podnet k narušeniu hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a/alebo užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling;
  - (b) prekračovať rámec toho, čo je nevyhnutné.

4. Členské štáty oznámia Komisii všetky výnimky, ktoré hodljú udeliť na základe odseku 1 a dôvody, ktoré ich k tomu oprávňujú, a to prinajmenšom šesť mesiacov predtým, než nadobudnú účinnosť.
5. Po ich doručení Komisia uverejní zhrnutie oznámených rozhodnutí o výnimkách v *Úradnom vestníku Európskej únie* a vyzve zainteresované strany na predloženie pripomienok.
6. Komisia dôkladne preskúma rozhodnutia o výnimkách oznámené členskými štátmi. Na tento účel Komisia vykoná podrobnú analýzu situácie a preštuduje príslušné opatrenia oznámené členským štátom s cieľom preveriť, či údajné obmedzenia existujú a či nie je možné otvoriť trh a/alebo zaviesť self-handling v miere určenej týmto nariadením.
7. Po tomto preskúmaní a po konzultácii s príslušným členským štátom môže Komisia schváliť rozhodnutie členského štátu alebo ho neschváliť, ak usúdi, že sa nepreukázala existencia údajných obmedzení, alebo že nie sú také vážne, aby oprávňovali uplatnenie výnimky. Po konzultáciách s príslušným členským štátom môže Komisia takisto požiadať členský štát, aby zmenil, doplnil alebo obmedzil rozsah pôsobnosti výnimky na tie časti letiska, na ktorých je preukázaná existencia údajných obmedzení.
8. Komisia prijme rozhodnutie najneskôr do šiestich mesiacov od úplnej notifikácie členským štátom a uverejní ho v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
9. Vykonávacie rozhodnutia uvedené v odsekoch 7 a 8 tohto článku sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 43 ods. 2.
10. Doba trvania výnimiek udelených členským štátom podľa odseku 1 nesmie prekročiť tri roky, okrem výnimiek udelených podľa odseku 1 písm. b) a c). Najneskôr šesť mesiacov pred uplynutím tejto doby prijme členský štát nové rozhodnutie o každej žiadosti o výnimku, na ktoré sa takisto uplatňujú ustanovenia stanovené v tomto článku.
11. Výnimky udelené členskými štátmi podľa odseku 1 písm. b) a c) nesmú prekročiť dobu trvania dvoch rokov. Členský štát však môže v súlade s ustanovením odseku 1 požiadať o jednorazové predĺženie tejto doby o dva roky. O takejto žiadosti rozhodne Komisia. Vykonávacie rozhodnutie sa prijíma v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 43 ods. 2.

#### Článok 15

##### *Konzultácie s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a užívateľmi letiska*

Riadiaci orgán letiska organizuje postup konzultácií o uplatňovaní tohto nariadenia medzi ním, Výborom užívateľov letiska a podnikmi poskytujúcimi služby pozemnej obsluhy. Tieto konzultácie sa musia okrem iného zaoberať cenami za tie služby pozemnej obsluhy, pri ktorých bola udelená výnimka podľa článku 14 ods. 1 písm. b) a c), ako aj organizáciou zabezpečovania týchto služieb. Konzultačné stretnutie sa koná najmenej raz do roka. Riadiaci orgán letiska vyhotoví zápisnicu z tohto stretnutia, ktorá sa zašle Komisii na jej žiadosť.

## Kapitola IV – Schvaľovacie postupy

### Článok 16

*Požiadavka na získanie príslušného povolenia uznaného vo všetkých členských štátoch EÚ*

1. Na letiskách s ročným objemom dopravy minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu prinajmenšom počas troch po sebe nasledujúcich rokov, nesmie žiadny podnik poskytovať služby pozemnej obsluhy ako poskytovateľov týchto služieb alebo ako užívateľ vykonávajúci self-handling, pokiaľ mu nebolo udelené príslušné povolenie. Podnik, ktorý spĺňa požiadavky tejto kapitoly, je oprávnený získať povolenie.
2. Každý členský štát určí príslušný orgán (ďalej len „schvaľovací orgán“) nezávislý od akéhokoľvek riadiaceho orgánu letiska na vydávanie povolení na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy.
3. Schvaľovací orgán neudelí povolenia, ani ich neponechá v platnosti, ak nie sú splnené akékoľvek požiadavky tejto kapitoly.

### Článok 17

*Podmienky pre udelenie povolenia*

1. Schvaľovací orgán členského štátu udelí podniku povolenie za predpokladu, že:
  - (a) má sídlo v členskom štáte a je v ňom registrovaný;

- (b) jeho podniková štruktúra umožňuje schvaľovaciemu orgánu vykonávať ustanovenia tejto kapitoly;
  - (c) spĺňa finančné podmienky stanovené v článku 18;
  - (d) spĺňa dôkaz o dobrej povesti stanovený v článku 19;
  - (e) spĺňa požiadavky na kvalifikáciu pracovníkov stanovené v článku 20;
  - (f) spĺňa požiadavky na prevádzkovú príručku stanovenú v článku 21;
  - (g) spĺňa požiadavky na poistenie stanovené v článku 22.
2. Odsek 1 písm. a), c) a d) sa nevzťahuje na užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling, ktorí neposkytujú služby pozemnej obsluhy tretím stranám. Užívatelia letiska, ktorým bolo vydané povolenie na self-handling, nie sú na základe tohto povolenia oprávnení poskytovať služby pozemnej obsluhy tretím stranám.
3. Podnik, ktorý žiada o povolenie, alebo získal povolenie, musí dodržiavať vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa sociálnej ochrany, ochrany životného prostredia a bezpečnostnej ochrany letiska všetkých členských štátov, v ktorých vykonáva činnosť.

#### *Článok 18*

##### *Finančné podmienky pre udelenie povolenia*

1. Podnik, ktorý žiada o povolenie, nesmie byť v platobnej neschopnosti alebo v podobnom či v konkurznom konaní.
2. Schvaľovací orgán podrobne posúdi, či podnik, ktorý žiada o povolenie môže preukázať, že:
  - (a) môže kedykoľvek splniť svoje aktuálne a potenciálne záväzky založené na reálnych predpokladoch, v období 24 mesiacov od začatia prevádzky a
  - (b) môže pokryť svoje fixné a prevádzkové náklady vzniknuté na základe činností podľa svojho podnikateľského plánu, ktoré sú založené na reálnych predpokladoch, za obdobie troch mesiacov od začatia prevádzky bez ohľadu na akýkoľvek príjem z týchto činností.
3. Na účely posúdenia uvedeného v odseku 1 každý žiadateľ predloží auditované účtovné závierky za dva predchádzajúce finančné roky.
4. Na účely posúdenia uvedeného v odseku 2 každý žiadateľ predloží podnikateľský plán minimálne na prvé tri roky prevádzky. Podnikateľský plán musí tiež obsahovať podrobnosti o finančných prepojeniach s akýmkoľvek inými obchodnými činnosťami, na ktorých sa žiadateľ zúčastňuje buď priamo alebo prostredníctvom prepojených podnikov. Žiadateľ takisto poskytuje všetky relevantné informácie, najmä tieto údaje:

- (a) projekciu súvahy vrátane výkazu ziskov a strát na nasledujúce tri roky;
- (b) plánovaný výkaz peňažných tokov a plány likvidity na prvé tri roky prevádzky;
- (c) údaje o financovaní nákupu/prenajímania zariadenia a v prípade prenájmu prípadné termíny a podmienky každej zmluvy.

### *Článok 19*

#### *Dôkaz o dobrej povesti*

1. Podnik, ktorý žiada o povolenie, poskytne dôkaz, že v poslednom roku zaplatil dane a príspevky na sociálne zabezpečenie v členských štátoch, v ktorých vykonáva svoju činnosť, alebo v krajine pôvodu, ak nevykonáva žiadnu činnosť v Únii.
2. Podnik poskytne takisto dôkaz, že osoby, ktoré budú nepretržite a efektívne riadiť prevádzku podniku, majú dobrú povesť, alebo že na ne nebol vyhlásený konkurz. Vo vzťahu k občanom členských štátov schvaľovací orgán akceptuje ako dostatočný dôkaz predloženie dokumentov vydaných príslušnými orgánmi v členskom štáte, v ktorom má podnik sídlo, alebo v ktorom je registrovaný, alebo v členskom štáte, kde má daná osoba trvalý pobyt, a dokazujúcich, že uvedené požiadavky sú splnené.
3. Ak členský štát, v ktorom má podnik sídlo, alebo v ktorom je registrovaný, alebo členský štát, v ktorom má daná osoba trvalý pobyt, nevydáva doklady uvedené v odseku 2, nahradia sa tieto doklady prisáznym vyhlásením alebo – v členských štátoch, kde neexistuje žiadne ustanovenie týkajúce sa prisázného vyhlásenia – čestným vyhlásením vykonaným dotknutou osobou pred povereným príslušným súdnym alebo správnym úradom, prípadne notárom alebo kvalifikovaným profesijným orgánom členského štátu, v ktorom má podnik sídlo, alebo v ktorom je registrovaný, alebo členského štátu, v ktorom má daná osoba trvalý pobyt. Takýto úrad, notár alebo kvalifikovaný profesijný orgán musí vydať osvedčenie o pravosti prisázného vyhlásenia alebo čestného vyhlásenia.

### *Článok 20*

#### *Kvalifikácia pracovníkov*

Podnik, ktorý žiada o povolenie, preukáže, že jeho zamestnanci majú kvalifikáciu, odborné skúsenosti a počet odpracovaných rokov potrebných na vykonávanie činnosti, o ktoré žiada.

### *Článok 21*

#### *Prevádzková príručka*

Podnik, ktorý žiada o povolenie, predloží prevádzkovú príručku pre príslušné činnosti, ktorá musí obsahovať tieto informácie:

- (a) organizačnú schému, riadiacich pracovníkov, opis zodpovedností a povinností, zodpovednosť;
- (b) schopnosť bezpečne pracovať v rámci letiska;
- (c) politiku týkajúcu sa zariadení;
- (d) kvalifikačné požiadavky na pracovníkov, ako aj príslušné požiadavky na odbornú prípravu a plán odbornej prípravy;
- (e) postupy riadenia bezpečnosti a kvality;
- (f) štandardné postupy obsluhy vrátane koordinácie s užívateľmi letiska a riadiacimi orgánmi letiska, koordináciu činností a špecifické postupy obsluhy týkajúce sa špecifických zákazníkov;
- (g) spôsoby reakcie v prípade mimoriadnej situácie;
- (h) postupy riadenia bezpečnostnej ochrany.

*Článok 22*  
*Požiadavky na poistenie*

1. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a užívatelia letiska vykonávajúci self-handling v Únii musia mať poistenie zodpovednosti týkajúce sa vykonávania služieb pozemnej obsluhy za škody spôsobené na území členského štátu, pri ktorých je právo na náhradu.
2. Prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkom 42 je Komisia splnomocnená stanoviť ďalšie podrobnosti o požiadavkách na poistenie a minimálnych sumách.

*Článok 23*  
*Platnosť povolenia*

1. Povolenie je platné na obdobie piatich rokov.
2. Povolenie je platné pre kategórie a/alebo podkategórie, ktoré sú v ňom uvedené.
3. Poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy musí byť kedykoľvek schopný na požiadanie príslušného schvaľovacieho orgánu preukázať, že spĺňa všetky požiadavky tejto kapitoly.
4. Schvaľovací orgán monitoruje plnenie požiadaviek tejto kapitoly. V každom prípade preskúma plnenie týchto požiadaviek v nasledujúcich prípadoch:
  - (a) keď existuje podozrenie na potenciálny problém alebo
  - (b) na žiadosť schvaľovacieho orgánu iného členského štátu alebo



- (c) na žiadosť Komisie.
5. Povolenie sa musí predložiť opätovne na nové schválenie, ak podnik poskytujúci služby pozemnej obsluhy:
- (a) nezačal prevádzku do dvanástich mesiacov od udelenia povolenia alebo
  - (b) pozastavil činnosť na viac ako dvanásť mesiacov.
6. Podnik, ktorý poskytuje služby pozemnej obsluhy, oznámi schvaľovaciemu orgánu:
- (a) vopred akúkoľvek podstatnú zmenu v rozsahu svojich činností;
  - (b) ak je v prípade podniku otvorené konkurzné konanie.

#### *Článok 24 Zrušenie povolenia*

1. Schvaľovací orgán môže kedykoľvek zrušiť povolenie, ak poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľ letiska vykonávajúci self-handling z dôvodov, ktoré sám spôsobil, neplní kritériá stanovené v tejto kapitole. Dôvody zrušenia sa oznámia dotknutému poskytovateľovi alebo užívateľovi letiska vykonávajúcemu self-handling a schvaľovacím orgánom v iných členských štátoch.
2. Schvaľovací orgán zruší povolenie, ak poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy vedome alebo z nedbalosti predloží schvaľovaciemu orgánu nepravdivé informácie týkajúce sa akéhokoľvek dôležitého aspektu.

#### *Článok 25 Rozhodnutia o povoleniach*

1. Schvaľovací orgán rozhodne o žiadosti čo najskôr, najneskôr však do dvoch mesiacov od predloženia všetkých potrebných informácií, berúc pri tom do úvahy všetky dostupné dôkazy. Rozhodnutie sa oznámi žiadateľovi a schvaľovacím orgánom iných členských štátov. Zamietnutie musí obsahovať príslušné dôvody.
2. Povolenie sa môže zamietnuť len vtedy, ak poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľ letiska vykonávajúci self-handling nespĺňa z dôvodov, ktoré sám spôsobil, kritériá uvedené v tejto kapitole.
3. Schvaľovací orgán verejne sprístupní postupy udelenia a zrušenia povolení, o čom informuje Komisiu.

#### *Článok 26 Vzájomné uznávanie povolení*

Povolenie vydané v členskom štáte v súlade s touto kapitolou umožňuje poskytovať služby pozemnej obsluhy prevádzkovateľovi, či už je poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľom letiska vykonávajúcim self-handling, vo všetkých členských štátoch za

podmienok stanovených v povolení a bez toho, aby boli dotknuté obmedzenia v prístupe na trh v súlade s článkami 6 a 14.

## **Kapitola V – Povinnosti riadiacich orgánov letiska a centralizovanej infraštruktúry**

### *Článok 27*

#### *Prístup k centralizovaným infraštruktúram a zariadeniam*

1. Tento článok sa vzťahuje len na letiská, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu prinajmenšom počas predchádzajúcich troch rokov.
2. Riadiaci orgán letiska uverejní zoznam centralizovaných infraštruktúr na letisku.
3. Riadenie centralizovaných infraštruktúr môže byť vyhradené pre riadiaci orgán letiska alebo iný orgán, ktorý môže poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy a užívateľom letiska vykonávajúcim self-handling uložiť povinnosť používať tieto infraštruktúry. Riadenie týchto infraštruktúr sa vykonáva transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom.
4. Riadiaci orgán letiska prípadne orgán verejnej moci alebo akýkoľvek iný orgán, ktorý kontroluje riadiaci orgán letiska, po konzultáciách s Výborom užívateľov letiska a podnikmi poskytujúcimi služby pozemnej obsluhy na letisku objektívne rozhodne o infraštruktúrach, ktoré sa majú centralizovať. Riadiaci orgán letiska prípadne orgán verejnej moci alebo akýkoľvek iný orgán, ktorý kontroluje riadiaci orgán letiska, zaistí, aby každá infraštruktúra alebo zariadenie, na ktoré sa vzťahuje vymedzenie pojmu „centralizovanej infraštruktúry“ boli ako také určené a aby požiadavky stanovené v tejto kapitole boli v prípade tejto infraštruktúry alebo zariadenia dodržané.
5. Ak Výbor užívateľov letiska nesúhlasí s rozhodnutím riadiaceho orgánu letiska o tom, či centralizovať, alebo necentralizovať infraštruktúru, alebo s rozsahom centralizácie, môže požiadať nezávislý dozorný orgán dotknutého členského štátu o rozhodnutie, či sa má príslušná infraštruktúra centralizovať alebo nie a v akom rozsahu.
6. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a užívatelia letiska vykonávajúci self-handling musia mať otvorený prístup k infraštruktúram letiska, centralizovaným infraštruktúram a letiskovým zariadeniam v rozsahu potrebnom na to, aby mohli vykonávať svoje činnosti. Riadiaci orgán letiska prípadne riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry, prípadne orgán verejnej moci alebo akýkoľvek iný orgán, ktorý kontroluje riadiaci orgán letiska, alebo prípadne riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry, môžu tento prístup podriadiť podmienkam, ktoré sú relevantné, objektívne, transparentné a nediskriminačné.

7. Priestor, ktorý je k dispozícii pre pozemnú obsluhu na letisku, musí byť rozdelený medzi rôznych poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling vrátane nových účastníkov na trhu v rozsahu, ktorý je potrebný na uplatňovanie ich práv a ktorý umožňuje účinnú a spravodlivú hospodársku súťaž na základe relevantných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných pravidiel a kritérií.
8. Ak sa rozhodnutie o rozsahu centralizovanej infraštruktúry predloží nezávislému dozornému orgánu v súlade s odsekom 5 tohto článku, uplatňuje sa postup stanovený v článku 6 smernice 2009/12/ES.

### *Článok 28*

#### *Poplatky za centralizované infraštruktúry a zariadenia*

1. Tento článok sa vzťahuje len na letiská, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu prinajmenšom počas predchádzajúcich troch rokov.
2. Ak používanie centralizovanej infraštruktúry alebo letiskových zariadení podlieha poplatkom, riadiaci orgán letiska prípadne riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry zaistí, aby výška poplatku bola stanovená na základe relevantných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.
3. Riadiaci orgán letiska prípadne riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry má právo na náhradu svojich nákladov a primeranú návratnosť aktív z účtovaných poplatkov. Poplatky predstavujú plnenie za službu.
4. Všetky poplatky uvedené v odseku 1 sa stanovujú na úrovni jednotlivého letiska po konzultáciách s Výborom užívateľov letiska a podnikmi, ktoré poskytujú služby pozemnej obsluhy na letisku. Riadiaci orgán letiska prípadne riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry predloží každý rok Výboru užívateľov letiska a podnikom poskytujúcim služby pozemnej obsluhy na letisku informácie o položkách, ktoré slúžia ako základ pre stanovenie poplatkov. Tieto informácie zahŕňajú prinajmenšom:
  - (a) zoznam rôznych služieb a infraštruktúry poskytovaných za poplatky;
  - (b) metodiku používanú na stanovenie poplatkov;
  - (c) celkovú štruktúru nákladov na zariadenia a služby, ktorých sa poplatky týkajú;
  - (d) príjem z rôznych poplatkov, celkové náklady vynaložené na služby a návratnosť aktív;
  - (e) každé financovanie zariadení a služieb, na ktoré sa vzťahuje poplatok, orgánmi verejnej moci;
  - (f) predpokladaný výsledok všetkých významných navrhovaných investícií vzhľadom na ich vplyv na kapacitu letiska.

5. Riadiaci orgán letiska uverejní výšku poplatkov vrátane podrobného zoznamu poskytovaných služieb, aby preukázal, že všetky poplatky vyberané za poskytovanie centralizovanej infraštruktúry, priestoru pre pozemnú obsluhu a dôležité služby týkajúce sa poskytovania služieb pozemnej obsluhy sa používajú výlučne na úhradu všetkých alebo časti súvisiacich nákladov. Ak je to vhodné, riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry oznámi riadiacemu orgánu letiska výšku poplatkov vrátane podrobného zoznamu poskytovaných služieb.
6. V prípade, že Výbor užívateľov letiska nesúhlasí s poplatkom, ktorý stanovil riadiaci orgán letiska prípadne riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry, môže požiadať nezávislý dozorný orgán dotknutého členského štátu, aby rozhodol o výške poplatku.
7. Ak sa rozhodnutie o výške poplatkov predloží nezávislému dozornému orgánu v súlade s odsekom 6 tohto článku, uplatňuje sa postup stanovený v článku 6 smernice 2009/12/ES.

### *Článok 29* *Právne oddelenie*

1. Ak na letiskách, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu prinajmenšom za predchádzajúce tri roky, riadiaci orgán letiska alebo riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry poskytujú služby pozemnej obsluhy tretím stranám, zriadia samostatnú právnickú osobu pre poskytovanie týchto činností pozemnej obsluhy.

Tento subjekt je z hľadiska jeho právnej formy, organizácie a rozhodovania nezávislý od subjektu zapojeného do riadenia infraštruktúry letiska, ak riadiaci orgán letiska poskytuje služby pozemnej obsluhy tretím stranám a od akéhokoľvek subjektu zapojeného do centralizovanej infraštruktúry, ak riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry poskytuje služby pozemnej obsluhy tretím stranám.

2. Na letiskách, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu prinajmenšom za predchádzajúce tri roky, osoby zodpovedné za riadenie infraštruktúry letiska alebo riadenie centralizovanej infraštruktúry sa nesmú priamo ani nepriamo zúčastňovať v štruktúrach spoločnosti nezávislého subjektu, ktorý poskytuje služby pozemnej obsluhy.
3. Právnická osoba, ktorá poskytuje služby pozemnej obsluhy uvedené v odseku 1, nesmie dostávať žiadne finančné krížové dotácie z leteckých činností súvisiacich s riadením infraštruktúry letiska v prípadoch, keď riadiaci orgán letiska poskytuje služby pozemnej obsluhy, alebo z leteckých činností súvisiacich s riadením centralizovanej infraštruktúry v prípadoch, keď riadiaci orgán centralizovanej infraštruktúry poskytuje služby pozemnej obsluhy, ktoré by právnickej osobe umožnili poskytovať služby pozemnej obsluhy s cieľom znížiť ceny, ktoré účtuje tretím stranám za svoje služby pozemnej obsluhy.
4. Na účely tohto článku „letecké činnosti“ riadiaceho orgánu letiska sú akékoľvek činnosti vykonávané riadiacim orgánom letiska na príslušnom letisku, ktoré súvisia s poskytovaním služieb alebo infraštruktúr užívateľom letiska, poskytovateľom

služieb pozemnej obsluhy v ich činnosti leteckej dopravy alebo cestujúcim v leteckej doprave používajúcim letisko, napríklad vyberanie letiskových poplatkov, pridelovanie infraštruktúr a zariadení a opatrenia týkajúce sa bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti na letiskách. Neletecké činnosti zahŕňajú činnosti v oblasti nehnuteľností alebo akékoľvek iné činnosti v inom odvetví mimo leteckej dopravy.

5. Na konci každého finančného roku nezávislý audítor overí situáciu a verejne vyhlási, že nedošlo k poskytnutiu takýchto finančných krížových dotácií. Ak právnická osoba poskytujúca služby pozemnej obsluhy dostane krížové dotácie z neleteckých činností, subjekt, ktorý riadi infraštruktúru letiska, alebo subjekt, ktorý riadi centralizovanú infraštruktúru, preukáže, že je to v súlade s odsekom 3.

## **Kapitola VI – Koordinácia činností a kvalita**

### *Článok 30*

#### *Úloha riadiaceho orgánu letiska v koordinácii služieb pozemnej obsluhy*

1. Riadiaci orgán letiska zodpovedá za náležitú koordináciu činností pozemnej obsluhy na svojom letisku. Riadiaci orgán letiska ako koordinátor pozemných služieb predovšetkým zaistí, aby sa počas činnosti poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling dodržiavali pravidlá správania na letisku vymedzené v článku 31.
2. Okrem toho na letiskách, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 5 miliónov cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu prinajmenšom počas troch po sebe idúcich rokov:
  - (a) činnosti poskytovateľov pozemných služieb a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling musia dodržiavať minimálne normy kvality stanovené v článku 32;
  - (b) riadiaci orgán letiska zaistí, aby sa činnosti poskytovateľov pozemných služieb a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling koordinovali prostredníctvom rozhodovania na základe spolupráce (CDM) a náležitého pohotovostného plánu.
3. Uplatňovaním ustanovení tohto článku nie sú dotknuté pravidlá hospodárskej súťaže EÚ.
4. Riadiaci orgán letiska predloží orgánu Eurocontrolu pre preskúmanie výkonu výročnú správu o uplatňovaní opatrení uvedených v odseku 2. Orgán pre preskúmanie výkonu poskytne Komisii konsolidovanú správu.
5. Riadiaci orgán letiska podá vnútroštátnemu schvaľovaciemu orgánu správu o každom probléme s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling.

*Článok 31*  
*Pravidlá správania*

1. Na účely tohto článku „pravidlá správania“ zahŕňajú všetky pravidlá vymedzené riadiacim orgánom letiska, orgánom verejnej moci alebo akýmkoľvek iným orgánom, ktorý kontroluje letisko z hľadiska jeho náležitého fungovania.
2. Pravidlá správania môže ustanoviť riadiaci orgán letiska, orgán verejnej moci alebo akýkoľvek iný orgán, ktorý kontroluje letisko.
3. Pravidlá správania musia byť v súlade s týmito zásadami:
  - (a) musia sa uplatňovať nediskriminačným spôsobom vo vzťahu k rôznym poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy a užívateľom letiska;
  - (b) musia sa vzťahovať na zamýšľaný cieľ;
  - (c) nesmú v praxi obmedziť prístup na trh alebo slobodu vykonávať self-handling na nižšiu úroveň, ako zabezpečuje toto nariadenie.
4. Členský štát môže v prípade potreby na návrh riadiaceho orgánu letiska:
  - (a) zakázať poskytovateľovi služieb pozemnej obsluhy alebo užívateľovi letiska vykonávajúcemu self-handling poskytovanie služieb pozemnej obsluhy alebo vykonávanie self-handlingu, ak tento poskytovateľ alebo užívateľ nedodržiava pravidlá správania;
  - (b) požadovať od poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy na letisku, aby sa podieľali spravodlivým s nediskriminačným spôsobom na plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme uložených vnútroštátnymi právnymi predpismi vrátane záväzkov súvisiacich so zabezpečením zachovania prevádzky.

*Článok 32*  
*Minimálne normy kvality*

1. Na účely tohto článku „minimálne normy kvality“ znamenajú minimálne požiadavky na úroveň kvality služieb pozemnej obsluhy.
2. Na letiskách, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 5 miliónov prepravených cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu prinajmenšom počas predchádzajúcich troch rokov, riadiaci orgán letiska alebo prípadne orgán verejnej moci či akýkoľvek iný orgán, ktorý kontroluje letisko, ustanovia minimálne normy kvality pre vykonávanie služieb pozemnej obsluhy.
3. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a užívatelia letiska vykonávajúci self-handling musia tieto minimálne normy kvality dodržiavať. Užívatelia letiska a poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy musia okrem toho vo svojich zmluvných vzťahoch dodržiavať minimálne normy kvality.
4. Minimálne normy kvality sa vzťahujú najmä na tieto oblasti: prevádzková výkonnosť, odborná príprava, informácie a pomoc pre cestujúcich najmä podľa

ustanovení nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004<sup>18</sup> a Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006<sup>19</sup>, rozhodovanie na základe spolupráce (CDM), bezpečnosť, bezpečnostná ochrana, opatrenia pre prípad mimoriadnych udalostí a životné prostredie.

5. Minimálne normy kvality musia byť spravodlivé, transparentné, nediskriminačné a nesmú sa dotýkať príslušných právnych predpisov Únie vrátane nariadení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 1107/2006. Musia byť dôsledné, primerané a relevantné pre kvalitu prevádzky letiska. V tejto súvislosti sa musí náležitým spôsobom zohľadňovať kvalita colného odbavenia, bezpečnostná ochrana letiska a imigračné konanie.
6. Minimálne normy kvality musia byť v súlade so špecifikáciami stanovenými Komisiou. Komisia je splnomocnená prijať tieto špecifikácie prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkom 42.
7. Riadiaci orgán letiska pred stanovením týchto noriem uskutoční konzultácie s Výborom užívateľov letiska a poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy.

### *Článok 33*

#### *Povinnosti podávať správy o vykonávaní služieb pozemnej obsluhy*

1. Na letiskách, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 5 miliónov prepravených cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu prinajmenšom počas troch po sebe idúcich rokov, poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a užívatelia letiska vykonávajúci self-handling podávajú Komisii správy o svojej prevádzkovej výkonnosti.
2. Komisia je splnomocnená prijímať podrobné špecifikácie týkajúce sa obsahu a šírenia povinností podávania správ prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkom 42.

### *Článok 34*

#### *Odborná príprava*

1. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a užívatelia letiska vykonávajúci self-handling zaistia, aby sa všetci ich zamestnanci zapojení do poskytovania služieb pozemnej obsluhy vrátane riadiacich pracovníkov a pracovníkov dozoru pravidelne zúčastňovali osobitnej a opakovanej odbornej prípravy, aby mohli plniť úlohy, ktoré sú im uložené.
2. Každý zamestnanec zapojený do poskytovania služieb pozemnej obsluhy sa zúčastňuje odbornej prípravy v trvaní najmenej dvoch dní súvisiacej s úlohami, ktoré sú mu uložené. Každý zamestnanec sa zúčastní príslušnej odbornej prípravy, keď nastupuje na nové pracovné miesto, alebo keď sa mu prideli nová úloha.

---

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s.1.

<sup>19</sup> Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1.

3. Odborná príprava pre činnosť predmetných služieb pozemnej obsluhy v prípade potreby musí zahŕňať prinajmenšom:
- (a) bezpečnostnú ochranu vrátane jej kontroly, bezpečnosť prevádzky, bezpečnostné zariadenia a riadenie ohrozenia bezpečnosti;
  - (b) nebezpečný tovar;
  - (c) bezpečnosť v letovej časti letiska vrátane koncepcie bezpečnosti, bezpečnostných nariadení, rizík, ľudských faktorov, označenia letových častí letiska a informačných nápisov na nich, núdzových situácií, zamedzenia poškodeniu lietadla cudzím predmetom, ochrany pracovníkov, nehôd, incidentov a bezprostredne hroziacich nehôd a dozoru nad bezpečnosťou letových častí letiska;
  - (d) odbornú prípravu vodičov pracujúcich v letovej časti letiska vrátane všeobecných zodpovedností a postupov (postupy za zníženej viditeľnosti), vybavenie vozidiel, letiskové pravidlá a usporiadanie dopravnej a prevádzkovej plochy;
  - (e) prevádzku a riadenie pozemného zabezpečovacieho zariadenia vrátane jeho údržby a činnosti;
  - (f) kontrolu nákladu vrátane odbornej spôsobilosti a znalostí týkajúcich sa celkového zaťaženia a vyváženia lietadla, konštrukčného dovoleného zaťaženia lietadla, nakladacích jednotiek, nakladania voľne naloženého tovaru do nákladového priestoru lietadla, nákladného listu, tabuliek/grafov vyvažovania lietadla, hlásenia o pokynoch nakladania (LIR), hlásenia o náklade a riadenia nakladania nebezpečného tovaru do lietadla;
  - (g) praktickú odbornú prípravu týkajúcu sa obsluhy cestujúcich vrátane výcviku na nástupnom moste/v tuneli pre cestujúcich a informácií a pomoci pre cestujúcich v súlade s nariadeniami (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 1107/2006;
  - (h) praktickú odbornú prípravu pre obsluhu batožiny;
  - (i) odbornú prípravu v obsluhu a nakladaní lietadla;
  - (j) pohyb lietadiel na zemi vrátane činností pohybu lietadiel na zemi, činnosť zariadenia, postupy pripojenia a odpojenia zariadenia a lietadla, ručné signály pre pohyb lietadiel na zemi, riadenie lietadiel na zemi a pomoc v pohybe lietadiel na zemi;
  - (k) obsluhu nákladu a poštových zásielok vrátane príslušných zákazov a obmedzení v obchode s tovarom;
  - (l) odbornú prípravu v koordinácii preletového odbavenia lietadla;
  - (m) životné prostredie vrátane kontroly únikov paliva a oleja, riadenie vypúšťania a uloženie odpadu;
  - (n) núdzové opatrenia a riadenie mimoriadnych udalostí;



- (o) systémy hlásenia;
  - (p) využívanie externých dodávateľov na riadenie kvality.
4. Každý poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy a užívateľ letiska vykonávajúci self-handling predloží riadiacemu orgánu letiska každý rok správu o plnení povinnosti odbornej prípravy.

### *Článok 35*

#### *Zadávanie zákaziek subdodávateľom*

1. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 2, 3 a 4, poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy môžu uzatvárať subdodávateľské zmluvy.
2. Užívatelia letiska vykonávajúci self-handling môžu zadať služby pozemnej obsluhy subdodávateľom len v prípade, ak dočasne nie sú schopní vykonávať self-handling z dôvodov zásahu vyššej moci.
3. Subdodávatelia nesmú zadať služby pozemnej obsluhy ďalším subdodávateľom.
4. Poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy uvedený v článku 11 ods. 1 nesmie zadať služby pozemnej obsluhy subdodávateľom, okrem prípadov, keď dočasne nie je schopný poskytnúť tieto služby pozemnej obsluhy z dôvodu zásahu vyššej moci.
5. Každý poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy a užívateľ letiska vykonávajúci self-handling, ktorý využíva služby jedného alebo viacerých subdodávateľov, zabezpečí, aby subdodávatelia plnili povinnosti poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy podľa tohto nariadenia.
6. Každý poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy a užívateľ letiska vykonávajúci self-handling, ktorý využíva služby jedného alebo viacerých subdodávateľov, informuje riadiaci orgán letiska o názvoch a činnostiach príslušných subdodávateľov.
7. Ak poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy žiada o povolenie na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy na základe výberového konania uvedeného v článku 7, uvedie počet, činnosti a názvy subdodávateľov, ktorých služby hodlá použiť.

## **Kapitola VII – Medzinárodné vzťahy**

### *Článok 36*

#### *Vzťahy s tretími krajinami*

1. Bez toho, aby boli dotknuté medzinárodné záväzky Únie, Komisia môže v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 43 ods. 3 rozhodnúť, aby členský štát alebo členské štáty prijali opatrenia vrátane úplného alebo čiastočného pozastavenia práva na prístup k trhu pozemnej obsluhy na svojom území pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling z tretej krajiny s cieľom nápravy diskriminačného správania príslušnej tretej krajiny, a to

vždy keď sa zdá, že táto tretia krajina vzhľadom na prístup k trhu pozemnej obsluhy alebo self-handlingu:

- (a) nezaobchádza de jure alebo de facto s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a s užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling spôsobom, ktorý je porovnateľný so zaobchádzaním členského štátu s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a s užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling z danej tretej krajiny na svojom letisku alebo
  - (b) s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a s užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling zaobchádza de jure alebo de facto menej priaznivým spôsobom, než ako zaobchádza s vlastnými poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a s užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling alebo
  - (c) s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy a s užívateľmi letiska vykonávajúcimi self-handling z iných tretích krajín zaobchádza priaznivejším spôsobom, než zaobchádza s poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy a s užívateľom letiska vykonávajúcim self-handling z členského štátu.
2. Poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy a užívateľ letiska vykonávajúci self-handling z tretej krajiny sa považujú za právnickú alebo fyzickú osobu zriadenú v súlade s právnymi predpismi danej tretej krajiny so sídlom, centrálnou správou alebo hlavným miestom podnikania na území tejto tretej krajiny.
  3. Únia a/alebo členské štáty zaistia, aby, pokiaľ ide o práva prístupu na trh v tretích krajinách, neexistovala žiadna diskriminácia medzi užívateľmi letiska Únie, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy tretím stranám a inými poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy Únie.

## **Kapitola VIII – Povinnosti podávania správ a monitorovania**

### *Článok 37*

#### *Povinnosti členských štátov podávať správy*

1. Členské štáty do 1. júla každého roku zašlú Komisii zoznam letísk, ktoré podliehajú najmenej jednému obmedzeniu v prístupe na trh pozemnej obsluhy stanovenému v článku 6 ods. 2 alebo v článku 14.
2. Členské štáty do 1. júla každého roku predložia Komisii zoznam poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling schválených členským štátom v súlade s kapitolou VI o schvaľovacích postupoch.

### *Článok 38*

#### *Uverejnenie zoznamov letísk*

Komisia do konca každého roku uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* tieto informácie:

- (a) zoznam letísk Únie, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 5 miliónov prepravených cestujúcich alebo 100 000 ton nákladu prinajmenšom počas predchádzajúcich troch rokov;
- (b) zoznam letísk Únie, ktorých ročný objem dopravy dosiahol minimálne 2 milióny prepravených cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu prinajmenšom počas predchádzajúcich troch rokov;
- (c) zoznam letísk Únie otvorených pre komerčnú dopravu;
- (d) zoznam letísk, ktoré podliehajú obmedzeniam v súlade s článkom 6 ods. 2 alebo článkom 14;
- (e) zoznam poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling schválených v súlade s kapitolou IV o schvaľovacích postupoch.

### *Článok 39*

#### *Hodnotiaca a informačná správa*

1. Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní tohto nariadenia najneskôr do 5 rokov od dátumu uplatňovania tohto nariadenia. V tejto správe sa zhodnotí najmä každý významný vplyv na kvalitu služieb pozemnej obsluhy, podmienky zamestnania a pracovné podmienky. Správa obsahuje tento súbor ukazovateľov a kritérií pre vzorku letísk:
  - (a) priemerný počet poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy na letiskách Únie pre 11 kategórií služieb;
  - (b) počet užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling na každom letisku Únie pre 11 kategórií služieb;
  - (c) počet letísk, na ktorých je počet poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy obmedzený a rozsah týchto obmedzení;
  - (d) počet spoločností, ktoré majú povolenie od členského štátu a vykonávajú činnosť v inom členskom štáte;
  - (e) stanovisko zainteresovaných strán k schvaľovaciemu systému (kritériá schvaľovania, otázky vykonávania, cena atď.);
  - (f) počet poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a užívateľov letiska vykonávajúcich self-handling, ktorí vykonávajú činnosť v Únii (spolu);
  - (g) ceny za centralizovanú infraštruktúru a systém jej riadenia na každom letisku;
  - (h) podiel riadiaceho orgánu letiska na trhu podnikania v poskytovaní služieb pozemnej obsluhy na každom letisku pre 11 kategórií služieb;
  - (i) podiel užívateľov letiska na trhu, ktorí poskytujú obsluhu tretím stranám na každom letisku, pre všetky kategórie služieb;

- (j) bezpečnostné incidenty týkajúce sa služieb pozemnej obsluhy;
  - (k) stanovisko zainteresovaných strán ku kvalite služieb pozemnej obsluhy na letiskách, pokiaľ ide o odbornú spôsobilosť pracovníkov, životné prostredie, bezpečnosť a koordináciu činností (rozhodovanie na základe spolupráce, opatrenia pre prípad mimoriadnych udalostí, odborná príprava v súvislosti s letiskom, zadávanie zákaziek subdodávateľom);
  - (l) minimálne normy kvality pre podniky poskytujúce služby pozemnej obsluhy;
  - (m) hlavné body odbornej prípravy;
  - (n) presun zamestnancov a jeho vplyv na ich ochranu;
  - (o) podmienky zamestnania a pracovné podmienky v sektore pozemnej obsluhy.
2. Komisia a členské štáty spolupracujú v zhromažďovaní informácií pre správu uvedenú v odseku 1.
  3. Na základe tejto správy Komisia môže rozhodnúť o potrebe revízie tohto nariadenia.

## **Kapitola IX – Sociálna ochrana**

### *Článok 40 Sociálna ochrana*

Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie tohto nariadenia a s výhradou ostatných ustanovení právnych predpisov Únie, môžu členské štáty prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie ochrany práv pracovníkov.

## **Kapitola X – Odvolanie proti rozhodnutiam alebo jednotlivým opatreniam**

### *Článok 41 Právo na odvolanie*

1. Členské štáty alebo prípadne riadiace orgány letísk zabezpečia, aby každá strana s oprávneným záujmom mala právo odvolať sa proti rozhodnutiam alebo jednotlivým opatreniam prijatým podľa článku 6 ods. 2 (pozemná obsluha pre tretie strany), článkov 7 až 10 (postup výberu), článku 13 (ostrovné letiská), článkov 23 a 24 (rozhodnutia o schválení), článku 27 (prístup k centralizovaným infraštruktúram a zariadeniam), článku 28 (poplatky za centralizované infraštruktúry a zariadenia), článku 31 (pravidlá správania) a článku 32 (minimálne normy kvality).
2. Odvolanie sa môže podať vnútroštátnemu súdu alebo orgánu verejnej moci inému ako riadiaci orgán letiska a prípadne nezávislému orgánu verejnej moci, ktorý kontroluje riadiaci orgán letiska. Pokiaľ sa tak stanovuje v tomto nariadení, odvolanie sa podá nezávislému dozornému orgánu.

## Kapitola XI – Ustanovenia o vykonávaní a delegované právomoci

### Článok 42

#### *Vykonávanie delegovania právomocí*

1. Právomoc prijímať delegované akty sa prenáša na Komisiu na základe podmienok stanovených v tomto článku.
2. Delegovanie právomocí uvedené v článkoch 22, 32 a 33 sa poskytuje na dobu neurčitú od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Delegovanie právomocí uvedených v článkoch 22, 32 a 33 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o zrušení sa ukončuje delegovanie právomocí uvedenej v danom rozhodnutí. Nadobudne účinnosť dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý sa v ňom uvádza. Nemá vplyv na platnosť žiadneho delegovaného aktu, ktorý už nadobudol účinnosť.
4. Komisia hneď po prijatí delegovaného aktu túto skutočnosť oznámi súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 22, 32 a 33 nadobudne účinnosť len vtedy, ak v lehote 2 mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade voči nemu Európsky parlament alebo Rada nevznesú žiadne námietky, alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietky. Táto lehota sa na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady predlžuje o dva mesiace.

### Článok 43

#### *Komitologický postup*

1. Komisii pomáha výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Pokiaľ sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada väčšina členov výboru.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Pokiaľ sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada väčšina členov výboru.

## Kapitola XII – Záverečné ustanovenia

### Článok 44 Zrušenie

Smernica 96/67/ES sa týmto zrušuje s účinnosťou od dátumu uplatňovania tohto nariadenia.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

### Článok 45 Prechodné ustanovenia

1. Poskytovatelia vybraní v súlade s článkom 11 smernice 96/67/ES pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia sa aj naďalej schvaľujú podľa podmienok stanovených v smernici 96/67/ES, kým neuplynie pôvodne plánované obdobie výberu.
2. Na letiskách, kde boli vybraní len dvaja poskytovatelia pre každú kategóriu služieb podľa článku 6 ods. 2 smernice 96/67/ES a kde sa majú vybrať najmenej traja poskytovatelia podľa článku 6 ods. 2 tohto nariadenia, postup výberu v súlade s článkami 7 až 13 tohto nariadenia sa organizuje tak, aby bol tretí poskytovateľ vybraný a schopný začať prevádzku najneskôr jeden rok po dátume uplatňovania tohto nariadenia.
3. Povolenia vydané v súlade s článkom 14 smernice 96/67/ES platia naďalej až do skončenia ich platnosti a v každom prípade najviac dva roky po dátume uplatňovania tohto nariadenia.
4. Ak sa podniku vydá povolenie v súlade s týmto nariadením, do dvoch mesiacov požiada o zrušenie všetkých jeho povolení vydaných v súlade s článkom 14 smernice 96/67/ES. Ak sa však platnosť povolenia vydaného v súlade s článkom 14 smernice 96/67/ES končí do dvoch mesiacov po vydaní nového povolenia v súlade s týmto nariadením, nie je podnik povinný požiadať o zrušenie.
5. Článok 26 tohto nariadenia sa nevzťahuje na povolenia vydané v súlade s článkom 14 smernice 96/67/ES.

### Článok 46 Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie sa uplatňuje od XX.XX.20XX [18 mesiacov po dátume prijatia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*

## PRÍLOHA

### ZOZNAM KATEGÓRIÍ SLUŽIEB POZEMNEJ OBSLUHY

1. Pozemná administratíva a dozor zahŕňa tieto podkategórie:
  - 1.1. zastupiteľské a styčné služby s miestnymi úradmi alebo akýmkoľvek inými subjektmi, platenie v mene užívateľov letiska a zabezpečenie kancelárskych priestorov pre ich zástupcov;
  - 1.2. kontrola nakládky, oznamovanie a telekomunikácie;
  - 1.3. obsluhu, skladovanie a správu nakladacích jednotiek;
  - 1.4. akékoľvek iné dozorné služby pred letom, počas letu a po lete a akékoľvek administratívne služby požadované užívateľom letiska.
2. Obsluha cestujúcich zahŕňa každý druh informácií a pomoci – vrátane tých, ktoré sa poskytujú v rámci príslušných právnych predpisov EÚ o právach cestujúcich – pri príchode, odchode, premiestňovaní alebo tranzite cestujúcich, vrátane kontroly leteniek a cestovných dokladov, registrácie batožiny a jej prepravy do miesta triedenia.
3. Obsluha batožiny zahŕňa manipuláciu s batožinou v mieste triedenia, jej triedenie, prípravu na odlet, nakladanie do zariadenia a vykladanie zo zariadenia určeného na jej premiestnenie z lietadla na miesto triedenia a naopak, ako aj prepravu batožiny z miesta triedenia na miesto jej výdaja.
4. Obsluha nákladu a pošty zahŕňa tieto podkategórie:
  - 4.1. pri náklade: fyzickú manipuláciu s exportovaným, premiestňovaným a importovaným nákladom, manipuláciu so sprievodnými dokumentmi, colné postupy a uplatňovanie všetkých bezpečnostných postupov odsúhlasených medzi stranami alebo vyžadovaných okolnosťami;
  - 4.2. pri pošte: fyzickú manipuláciu s došlou alebo odosielanou poštou, manipuláciu s príslušnými dokumentmi a uplatňovanie každého bezpečnostného postupu odsúhlaseného medzi stranami alebo vyžadovaného okolnosťami.
5. Obsluha rampy zahŕňa tieto podkategórie:
  - 5.1. posunovanie lietadla na zemi pri príchode a odchode;
  - 5.2. pomoc pri doplňovaní lietadla a zabezpečenie vhodných zariadení;
  - 5.3. komunikáciu medzi lietadlom a dodávateľom doplnkových leteckých služieb;
  - 5.4. nakladanie a vykladanie lietadla vrátane zabezpečenia a prevádzky vhodných prostriedkov, ako aj prepravu posádky a cestujúcich medzi lietadlom a terminálom a prepravu batožiny medzi lietadlom a terminálom;
  - 5.5. zabezpečenie a prevádzku potrebných jednotiek pre naštartovanie motora;



- 5.6. pohyb lietadla pri príchode a odchode, ako aj zabezpečenie a prevádzka vhodných zariadení;
- 5.7. prepravu, nakladanie potravín a nápojov do lietadla a ich vykladanie z lietadla.
6. Lietadlové služby zahŕňajú tieto podkategórie:
  - 6.1. vonkajšie a vnútorné čistenie lietadla a služby týkajúce sa vody a toaliet;
  - 6.2. chladenie a vykurovanie kabíny, odstraňovanie snehu a ľadu, odnámrazovanie lietadla;
  - 6.3. nové vybavenie kabíny vhodným kabínovým zariadením, skladovanie takého zariadenia.
7. Obsluha paliva a oleja zahŕňa tieto podkategórie:
  - 7.1. organizáciu a výkon činností dopĺňovania a vypúšťania paliva, vrátane skladovania paliva, tiež v prípadoch, keď je v bezprostrednej blízkosti letiska, a kontroly kvality a kvantity dodávok paliva;
  - 7.2. dopĺňovanie oleja a iných tekutín.
8. Údržba lietadla zahŕňa tieto podkategórie:
  - 8.1. rutinné služby vykonávané pred letom;
  - 8.2. nerutinné služby požadované užívateľom letiska;
  - 8.3. zabezpečenie a správu náhradných dielov a potrebného vybavenia;
  - 8.4. žiadosť o vhodné parkovacie a/alebo hangárové miesto alebo ich rezerváciu.
9. Letová prevádzka a administratíva posádky zahŕňa tieto podkategórie:
  - 9.1. prípravu letu na odletovom letisku alebo na ktoromkoľvek inom mieste;
  - 9.2. letovú pomoc vrátane nového odbavenia, ak je to potrebné;
  - 9.3. poletové činnosti;
  - 9.4. riadenie posádky.
10. Povrchová preprava zahŕňa tieto podkategórie:
  - 10.1. organizáciu a uskutočňovanie prepravy posádky, cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty medzi rôznymi terminálmi tohto istého letiska, ale okrem rovnakej prepravy medzi lietadlom a ktorýmkoľvek bodom v obvode toho istého letiska;
  - 10.2. akúkoľvek špeciálnu prepravu požadovanú užívateľom letiska.
11. Zásobovacie služby zahŕňajú tieto podkategórie:

- 11.1. styk s dodávateľmi a riadenie administratívy;
- 11.2. skladovanie potravín, nápojov a zariadenia potrebného na ich prípravu;
- 11.3. čistenie tohto zariadenia;
- 11.4. prípravu a doručenie vybavenia, ako aj dodávky potravín a nápojov.