



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.12.2011  
KOM(2011) 824 slutlig

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om marktjänster på flygplatser inom unionen och om upphävande av rådets direktiv  
96/67/EG**

(Text av betydelse för EES)

{SEK(2011) 1439 slutlig}

{SEK(2011) 1440 slutlig}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND

#### 1.1. Allmän bakgrund – rådets direktiv från 1996

Markttjänster omfattar all markbaserad luftfartsrelaterad aktivitet som utförs åt flygbolag på flygplatser och de fyller en viktig funktion i luftfartskedjan. Markttjänsterna omfattar följande 11 tjänstekategorier:

- (1) Administrativa markttjänster och övervakning
- (2) Passagerarhantering
- (3) Bagagehantering
- (4) Fraktgods och posthantering
- (5) Ramptjänster
- (6) Luftfartygstjänster
- (7) Påfyllning av bränsle och olja
- (8) Luftfartygsunderhåll
- (9) Flygverksamhet och besättningsadministration,
- (10) Marktransport
- (11) Catering.

Effektivt tillhandahållande av markttjänster är viktig för flygplatser, flygbolag och passagerare och är avgörande för effektiv användning av infrastrukturen för lufttransport och prestandan på flygsystemet i allmänhet.

Beräkningar för marknaden för markttjänster Enligt kommissionens och de berörda parternas beräkningar, uppgår intäkterna för markttjänster (alla kategorier inkluderade) globalt till 50 miljarder euro. Sektorn beräknas sysselsätta minst 60 000 personer i Europa<sup>1</sup>. Kostnaden kopplad till markttjänster motsvarar 5 till 12 %<sup>2</sup> av flygbolagens driftskostnader.

1996 antog Europeiska gemenskapen rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Direktivet var ett första steg mot gradvis öppnande och harmonisering av tillträdet till marknaden för markttjänster.

---

<sup>1</sup> Bedömning gjord av organisationen IAHA (International Aviation Handlers Association) för medlemmarna. Alla leverantörer av markttjänster är inte medlemmar av IAHA och det skulle kunna finnas mer än 110 000 anställda inom markttjänstesektorn.

<sup>2</sup> Samråd med berörda parter och de årliga rapporterna från övervakningsorganet för flygmarknaden (Air market observatory - Annual reports), finns tillgängliga på [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm).

Historiskt sett utfördes marktjänster av flygplatsoperatörer eller flygbolag. I dag tillhandahålls de i Europa i allt större utsträckning av specialiserade företag. Tillträde till marknaden för marktjänster i enlighet med direktivet baseras på följande principer:

- Egenhantering, dvs. möjligheten för flygbolagen att utöva egenhantering på alla kommersiella flygplatser oavsett trafikvolym. För fyra kategorier av tjänster (bagagehantering, ramptjänster, påfyllning av bränsle och olja, gods och posthantering) reserverar dock medlemsstaterna rätten till egenhantering till minst två användare på flygplatser med mer än 2 miljoner passagerare eller 50 000 ton gods per år.
- Tredjepartshantering, dvs. möjligheten för tjänsteleverantörer att tillhandahålla tjänster till tredje man på flygplatser med mer än 2 miljoner passagerare eller 50 000 ton gods per år. För de fyra tjänstekategorier som kan begränsas som nämns ovan, kan dock medlemsstaterna begränsa antalet leverantörer till inte färre än två i varje kategori.

## 1.2. Förslagets motiv

Enligt olika utvärderingar av direktivet som utförs av kommissionen, har direktivet uppnått de huvudsakliga målsättningarna för att liberalisera marknaden för marktjänster på EU-flygplatser. Antalet tjänsteleverantörer har ökat, och priserna för marktjänster har generellt sjunkit. Enligt flygbolagen har dessutom servicekvaliteten ökat i och med ett större urval av konkurrenter.

Sedan antagandet av direktivet 1996 har ramvillkoren för marktjänster märkbart förändrats. I takt med den snabbt ökande mängden flygtrafik och kapacitetsbegränsningar, blir frågan om effektivitet och kvalitet för tjänster som tillhandahålls på flygplatser, inklusive marktjänster, alltmer aktuell.

I initiativet för ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky) som syftar till att omforma strukturen för europeisk flygledning för att möta framtida kapacitets- och säkerhetsbehov, uppmärksammas vikten av att integrera viktig infrastruktur som flygplatser i hela systemet genom gate-till-gate-strategin. Färsk statistik visar att 70 % av alla förseningar orsakas av kursomläggningar på flygplatser. Gate-till-gate-strategin optimerar och integrerar alla faser av en flygning, från flygplats till flygplats, inklusive marktjänster, med målsättningen att förstärka prestandan i fråga om förseningar, kostnader, miljöpåverkan, och säkerhet.

Dessutom visar flertalet på varandra följande kriser som haft negativ inverkan på lufttransport under det senaste decenniet att åtgärder krävs. Den ekonomiska krisen har tvingat såväl medlemsstaterna som branschen att försöka minimera kostnaderna. Terroristattacker kräver högre säkerhetsnivåer. Och sist men inte minst, ger allvarliga väderförhållanden upphov till ett behov av ökad samordning av marktjänster på flygplatser.

Vårt samråd om det aktuella direktivet och vår utvärdering av det (för detaljer se nedan) har visat att det nuvarande juridiska ramverket inte längre är ändamålsenligt. Det identifierade problemet är tudelat *(i) tillhandahållandet av marktjänster är inte tillräckligt effektivt på grund av hinder för inträde och expansion*, och *(ii) den övergripande kvaliteten på marktjänster håller inte jämna steg med behovet av utveckling i fråga om tillförlitlighet, motståndskraft, säkerhet och miljö*.

### 1.3. Syftet med förslaget

Konsekvensbedömningen och dess sammanfattning som medföljer detta förslag, fastställer de allmänna och specifika målsättningarna för antagandet av bestämmelsen. Den allmänna målsättningen är att förbättra effektiviteten och den övergripande kvaliteten på marktjänster för användare (flygbolag) och slutanvändare (passagerare och speditörer) på EU-flygplatser.

De specifika målsättningarna är följande:

- (1) Säkerställa att flygbolagen får ett större utbud av lösningar för marktjänster på EU-flygplatser
- (2) Harmonisera och klargöra nationella administrativa villkor för inträde på marknaden (godkännanden)
- (3) Säkerställa lika villkor på flygplatsnivå mellan marktjänstföretag vars verksamhet styrs av olika regelverk
- (4) Ökad samordning mellan leverantörer av marktjänster på flygplatsen (flygplatsoperatörer som samordnare inom EU:s nätverk för flygtrafik som del av gate-till-gate-strategin)
- (5) Klargöra det juridiska ramverket för utbildning och överföring av personal

### 1.4. Gällande bestämmelser

Förslaget gäller antagandet av en bestämmelse om marktjänster på EU-flygplatser. Den nya bestämmelsen är avsedd att ersätta och upphäva det befintliga direktivet 96/67/EG. Marktjänster regleras inte direkt av några andra bestämmelser.

### 1.5. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål

Detta initiativ är en av de åtgärder som är nödvändiga för det gemensamma europeiska transportområdet (Single European Transport Area) vilket beskrivs i kommissionens *vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Det är också del av flygplatspaketet som är identifierat som ett strategiskt initiativ i kommissionens arbetsprogram från 2011<sup>3</sup>, för att utnyttja potentialen av en gemensam marknad för tillväxt.

## 2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYSER

### 2.1. Samråd med berörda parter

#### 2.1.1. Samrådsmetoder, huvudmålsektorer och allmän profil på de svarande

Vid en utfrågning hållen den 6 april 2006, som följde ett skriftligt samråd, rådfrågade kommissionen alla berörda parter om olika möjligheter för översyn av direktivet.

---

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

Den 24 januari 2007 antog kommissionen en rapport om tillämpningen av direktivet<sup>4</sup> som bekräftade att de huvudsakliga målen i direktivet hade uppnåtts, men att det fanns negativa trender.

Kommissionen genomförde ett samråd med berörda parter om funktionen av mark tjänster på EU-flygplatser och möjliga alternativ för översyn av direktivet från november 2009 till september 2010.

Ett möte i arbetsgruppen för mark tjänster i kommittén för social dialog inom sektorn (om civilflyg) hölls den 16 november 2009. Till följd av detta möte, antog tre av fyra viktiga representanter ett gemensamt uttalande<sup>5</sup> med krav på förbättringar av det nuvarande anbudssystemet och en social klausul om överföringen av personal vid delvis eller total förlust av verksamhet.

### 2.1.2. *Sammanfattning av svaren*

En sammanfattning av samrådet såväl som enskilda bidrag finns tillgängliga på:

[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).

Samrådet belyser de skilda intressena för olika typer av berörda parter.

Flygbolagen betonade behovet av en mer konkurrenskraftig marknad. Flygbolagen uttryckte sitt gillande av det generellt ökade utbudet av leverantörer av mark tjänster i enlighet med ikraftträdandet av direktivet men betonade att denna trend inte kan konstateras i hela Europa.

I en sektor där stabil sysselsättning har blivit lidande, argumenterade mark tjänstarbetare för behovet av att ta itu med sociala frågor (i synnerhet överföringen av personal) och uttryckte oro över införandet av alltför mycket konkurrens vilket skulle kunna påverka arbetsförhållandena.

Flygplatsoperatörerna krävde bättre samordning på flygplatser och uttryckte sin önskan om att tydligt erkännas som samordnare. Vissa flygplatsoperatörer motsatte sig ytterligare öppnande av marknaden eftersom de anser att det skulle påverka kvaliteten på deras flygplatser negativt och öka deras kostnader.

Oberoende tjänsteleverantörer betonade behovet av rättvisare konkurrens mellan de olika tjänsteleverantörerna. De förespråkade särskilt striktare krav på mark tjänstaktiviteter utförda av flygplatsoperatörer och flygbolagsoperatörer.

Nästan samtliga berörda parter kräver förbättrad kvalitet för tjänster.

## 2.2. **Extern experthjälp**

Kommissionens kontinuerliga övervakning av tillämpningen av direktivet om mark tjänster har åtföljts av ett flertal externa undersökningar, av vilka resultatet är tillgängligt på

---

<sup>4</sup> KOM(2006) 821 slutlig.

<sup>5</sup> Uttalande av den 7 april 2011 av EU: s branschorganisationer som representerar flygplatserna (ACI Europe), organisationen IAHA och fackföreningarna (ETF). Tillgängligt via: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

kommissionens webbplats. I enlighet med begäran från Europaparlamentet i dess beslut av den 11 oktober 2007<sup>6</sup> utförde kommissionen en omfattande undersökning 2008-2009<sup>7</sup> om införandet och påverkan av direktivet med fokus på anställnings- och säkerhetsfrågor. Kommissionen genomförde vidare en studie om möjlig översyn 2010.<sup>8</sup>

### 2.3. Konsekvensanalys

Konsekvensanalysen ger en överblick över de olika alternativ som övervägts. Fyra åtgärds paket (utöver alternativet att behålla det befintliga ramverket) övervägdes för att bedöma hur direktiv 96/67/EG skulle kunna ses över.

Åtgärds paket PP1 skulle förbättra systemet genom minimala ändringar av direktivet och genom att tillhandahålla vägledning när så är möjligt. Det omfattar fullständigt öppnande av marknaden för egenhantering, vägledning om krav för godkännande, tydligare definitioner och mer detaljerade krav för särredovisning, centraliserad infrastruktur, underleverantörer, och användarkommittén<sup>9</sup>. I fråga om samordning på flygplatsnivå innehåller paketet riktlinjer för underleverantörer och harmoniserade anbudskriterier. Paketet säkerställer minimiutbildning liksom samråd med arbetstagarföreträdare i anbudsfrågor.

Åtgärds paket PP2 syftar till att förbättra det nuvarande systemet genom en mer omfattande uppsättning åtgärder. Det öppnar marknaden för egenhanteringen till fullo och ökar det begränsade antalet serviceleverantörer till 3 för tredjepartshantering på stora flygplatser. Ytterligare åtgärder innefattar ömsesidigt erkännande av godkännanden och harmoniserade upphandlingskriterier, bättre hantering av centraliserad infrastruktur, rättslig åtskillnad mellan flygplatsoperatörer och längre varaktighet för anbud. Paketet innehåller nya krav för underleverantörer, definitioner på flygplatsoperatörers roll i övergripande verksamhet (och möjliga minimikrav) liksom rapporteringsskyldighet angående prestanda. Minimikrav på utbildning och rätten för medlemsstater att genomföra överföring av personal på samma villkor för tjänster till vilka tillträdet är begränsat ingår nu också.

Åtgärds paket PP2' liknar åtgärds paket PP2 men innehåller andra åtgärder för de mindre omtvistade problemområden som identifierats. Skillnaden är att godkännandet fastställs på EU-nivå och minimikraven för kvalitet fastställs på EU-nivå.

Åtgärds paket PP3 syftar till att förbättra det nuvarande systemet med kraftfulla åtgärder, som ger fullständig harmonisering av det juridiska ramverket för marktjänster: fullständigt öppnande av marknaden för marktjänster och ett enhetligt marknadstillträde via bättre hantering av centraliserad infrastruktur, införande av ett EU-godkännande, och avskaffande av flygplatsoperatörers rätt att tillhandahålla marktjänster på sina flygplatser. I fråga om

---

<sup>6</sup> Europaparlamentets resolution av den 11 oktober 2007 om flygplatskapacitet och marktjänster: mot en effektivare politik. (2007/2092(INI)) tillgänglig via: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> "Undersökning av effekterna av direktiv 96/67/EG om marktjänster 1996-2007", Airport Research Center, februari 2009. Tillgängligt via: [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> "Möjlig översyn av direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen", Steer Davies Gleave, juni 2010. Tillgängligt via: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> Användarkommittén är en kommitté bestående av företrädare för användarna av flygplatsen (dvs. flygbolag) som fastställts för varje flygplats.

samordning av verksamheten på flygplatsen inkluderas krav på underleverantörer, definition av flygplatsoperatörers roll i den övergripande verksamheten (minimikrav), liksom rapporteringsskyldighet angående prestanda. Detta paket föreskriver fullständig överföring av personal i anbudsförfaranden och licensiering av nyckelpersoner.

Rekommendationerna från IAB (impact assesment board) togs med i beräkningen, och även de huvudsakliga ändringarna rörande behovet av en tydligare problemdefinition, klagörande av bestämmelser för social trygghet vid överföring av anställda, införandet av ett bredare spektrum av genomförbara alternativ och en förbättrad jämförelse av alternativen.

Endast åtgärdspaketet PP2 uppfyller de identifierbara målen vilket visas i konsekvensanalysen. En bra balans mellan sociala och ekonomiska effekter måste säkerställas. Detta policypaket utgör grunden för förslaget.

### **3. RÄTTSLIGA ASPEKTER**

#### **3.1. Sammanfattning av förslaget**

*Fullständigt öppnande av marknaden för egenhantering och ökning av minimiantalet för serviceleverantörer till 3 på stora flygplatser.*

Direktiv 96/67/EG möjliggör för medlemsstaterna att begränsa egenhantering eller tredjepartshantering till minst två leverantörer för fyra tjänstekategorier. Följaktligen ställs flygbolagen på vissa flygplatser inför ett begränsat val mellan två leverantörer för var och en av dessa tjänster, och är inte alltid godkända för egenhantering.

Alla flygplatser bör ha rätt till egenhantering. Vidare bör antalet godkända tredjepartsleverantörer av marktjänster inte vara färre än tre leverantörer på stora flygplatser med minst 5 miljoner passagerare per år eller 100 000 ton gods.

*Ömsesidigt erkännande av godkännanden med harmoniserade krav*

Tre fjärdedelar av medlemsstaterna har redan ett system för godkännande vilket resulterar i ett flertal olika administrativa krav som leverantören av marktjänster eller användare med rätt till egenhantering måste uppfylla inom EU. Det ömsesidiga erkännandet av godkännanden med harmoniserade krav kommer att minska de administrativa kostnaderna för operatörer och minska kraven för tillträde.

*Bättre hantering av centraliserade infrastrukturer<sup>10</sup>*

Centraliserade infrastrukturer är viktiga för prestandan på marktjänster. Avsaknad av ett tydligt juridiskt ramverk kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden för marktjänster. Förslaget omfattar ett tydligt juridiskt ramverk för definiering av centraliserad infrastruktur och för de avgifter som ska tas ut för den centraliserade infrastrukturen av leverantörer av marktjänster och flygbolag med rätt till egenhantering.

*Rättslig åtskillnad av flygplatser och deras marktjänstaktiviteter*

---

<sup>10</sup> Centraliserade infrastrukturer är infrastrukturer "som används för tillhandahållande av marktjänster vars komplexitet, kostnad eller miljöpåverkan inte tillåter delning eller dubbelarbete".

Om en flygplats är leverantör av marktjänster, bör det säkerställas att den marktjänst som tillhandahålls av flygplatsen inte på otillbörligt sätt gynnas av flygplatsledningens verksamhet på flygplatsen.

Det aktuella systemet för särredovisning för flygplatser som tillhandahåller marktjänster är mycket svårt att övervaka och upplevs som otillräckligt för att garantera rättvis konkurrens. Förslaget kräver att flygplatserna håller marktjänstaktiviteterna i en juridisk enhet som är avskild från flygplatsledningsaktiviteterna.

#### *Förbättrade anbudsförfaranden*

Den nuvarande maximala perioden på 7 år för vilken en leverantör av begränsade marktjänster väljs uppfattas som otillräcklig, i synnerhet för att skriva av kostnaden för utrustning. Förslaget föreskriver en ökning av den maximala perioden till tio år.

Förslaget innehåller ytterligare specifikationer om detaljerna för urvalsprocessen för leverantörer av begränsade tjänster för att försäkra en samstämmig tillämpning och säkerställa att de valda företagen verkligen är de bäst lämpade för att sköta marktjänster.

I valet av leverantör för begränsade marktjänster måste användarkommittén rådfrågas. Förslaget innehåller bestämmelser för arbetsordningen för att användarkommittén ska kunna undvika intressekonflikter för flygbolag som också tillhandahåller marktjänster.

#### *Förtydligade regler för underleverantörer*

Samtidigt som anlitandet av underleverantörer ökar kan den flexibilitet som ibland krävs för leverantörer av marktjänster, underleverantörer och anlitande av flera underleverantörer också resultera i kapacitetsbegränsningar och ha negativa effekter på säkerheten.

Förslaget innehåller därför tydliga regler för underleverantörer vilket möjliggör för leverantörer av marktjänster att anlita underleverantörer men begränsar anlitandet av underleverantörer för flygplatser och flygbolag med rätt till egenhantering till situationer med *force majeure* och förbjuder anlitande av flera underleverantörer.

#### *Flygplatsens ledningsenhets roll i samordningen av marktjänster*

Den kris som flygtransporten ställdes inför under det senaste året på grund av svåra väderförhållanden understryker behovet av ökad samordning av marktjänster på flygplatser. Faktum är att en låg motståndskraft mot krisen observerades på vissa flygplatser, även i fråga om tillhandahållandet av marktjänster. Problem på en flygplats kan få kraftfulla dominoeffekter i hela nätverket, vilket gör det ännu viktigare att förbättra motståndskraften i krissituationer.

Ledningsenheten på flygplatsen bör vara ansvarig för korrekt samordning av marktjänstaktiviteter på flygplatsen. Vidare måste flygplatsens ledningsenhet på stora flygplatser som är av särskild vikt för det europeiska flygtransportnätverket, säkerställa att denna verksamhet samordnas via ett beslutsfattande i samarbete mellan flygplatser (Collaborative Decision Making, CDM) och genom en ordentlig beredningsplan.

#### *Flygplatsoperatörernas ansvar för minimikrav på kvalitet för marktjänster som ska definieras i en delegerad rättsakt*

Bristfällig kvalitet för en leverantör av marktjänster kan störa flygplatssystemet till nackdel för alla berörda parter inom lufttransportsektorn. Avsaknaden av gemensamma lägsta kvalitetsstandarder för alla leverantörer av marktjänster på flygplatser uppgavs av berörda parter som en brist i det aktuella direktivet.



Förslaget föreskriver framtagandet av lägsta kvalitetsstandarder för mark tjänster som ska uppfyllas av alla leverantörer av mark tjänster och användare som utövar egenhantering.

#### *Rapporterings skyldighet om prestanda på mark tjänster som ska definieras i en delegerad akt*

Tillräcklig, oberoende och centraliserad data om prestandan för mark tjänster kommer att underlätta identifieringen av lämpliga framtida policyåtgärder. Leverantörer av mark tjänster och de användare som utövar egenhantering bör vara skyldiga att rapportera prestandan för sina mark tjänster.

#### *Obligatorisk minimiutbildning för personal*

I en arbetskraftsintensiv sektor som exempelvis mark tjänstesektorn, har kontinuerlig personalutveckling och utbildning en stark inverkan på servicekvaliteten. Omvänt ökar bristfälligt utbildad personal risken för låg servicekvalitet och kan framför allt påverka säkerheten för mark tjänster. Förslaget introducerar minimikrav för utbildning för alla leverantörer av mark tjänster och flygbolag som utövar egenhantering för att säkerställa en säker verksamhet och skapa lika villkor för operatörerna.

#### *Möjligheten för medlemsstater att införa krav för att överta personal med samma villkor vid ett anbuds förfarande*

Utifrån Europeiska unionens domstols rättspraxis<sup>11</sup>, finns det för närvarande tvetydighet i fråga om de åtgärder som medlemsstater har rätt att vidta vid byte av leverantör av mark tjänster med begränsat tillträde.

Omsättningen på personal inom mark tjänstesektorn är hög och tycks delvis drivas av direktivet. Leverantörer som valts under ett anbuds förfarande för att tillhandahålla tjänster med begränsat tillträde är godkända att endast bedriva verksamhet under en begränsad tidsperiod. Anbudssystemet förefaller därför sporra omsättningen av personal. Bristande kontinuitet i anställningsförhållandena för personalen kan ha skadliga verkningar på kvaliteten på mark tjänsterna. Reglerna för övertagande av personal bör därför klargöras utöver tillämpningen av direktiv 2001/23/EG om överlåtelse av företag så att medlemsstaterna har möjlighet att garantera lämpliga anställnings- och arbetsvillkor.

### **3.2. Rättslig grund**

Grunden för förslaget är artikel 100 i EUF-fördraget.

### **3.3. Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte faller inom EU:s exklusiva behörighet.

Målen med förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna eftersom flygbolagen bedriver verksamhet på en gemensam flygmarknad och tjänsteleverantörer även är verksamma på en europeisk eller internationell marknad. Ramverket för mark tjänster kan inte åtgärdas på en lägre nivå av reglering. Enskilda åtgärder på medlemsstatlig nivå skulle eventuellt hindra den inre marknaden från att fungera väl.

---

<sup>11</sup> Mål C-460/02, kommissionen mot Italien, dom av den 9 december 2004. Mål C-386/03, kommissionen mot Tyskland, 14 juli 2005.

EU-omfattande åtgärder är bättre lämpade för att nå målen i förslaget. Europeiska bestämmelser för marktjänster är ett viktigt komplement till den europeiska lagstiftning som ligger till grund för den inre marknaden för luftfart, eftersom ett rättvist, genomblickbart och icke-diskriminerande system för tillhandahållande av marktjänster är avgörande för att uppnå effektiva marktjänster av hög kvalitet, som har en central funktion i luftfartskedjan.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

### **3.4. Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. De ytterligare bördorna för de ekonomiska aktörerna och de nationella myndigheterna är begränsade till de åtgärder som behövs för att öka effektiviteten och kvaliteten för marktjänster. Även om förslaget innebär betydande kostnader främst för bättre hantering av centraliserad infrastruktur, rättslig åtskillnad mellan flygplatser, och rapporteringsskyldigheter, förväntas dessa kompenseras av de stora ekonomiska och kvalitativa fördelar som erhållits.

### **3.5. Val av instrument**

Den föreslagna regleringsformen är en förordning. Andra regleringsformer skulle inte vara tillräckliga. Med beaktande av det nya behovet av harmoniserade lägsta kvalitetsstandarder på flygplatser för genomförande av gate-to-gate-strategin och för ytterligare harmonisering av villkoren för marknadstillträde för att säkerställa en rättvis konkurrens på marknaden för marktjänster, är den flexibilitet som valet av ett direktiv erbjöd 1996 inte längre tillräckligt.

Det rättsliga instrumentet måste vara generellt tillämpligt.

En förordning tillgodoser behovet av en harmonisering av marknader för marktjänster på EU-nivå, en fråga som identifierades som ett problem. De flesta svårigheter som identifierades med det nuvarande ramverket är kopplade till skild tillämpning bland medlemsstaterna.

Därför är det mest lämpliga rättsliga instrumentet en förordning, eftersom andra alternativ inte skulle vara tillräckliga för att nå de föreslagna målen.

## **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte EU:s budget.

## **5. ALTERNATIVA ASPEKTER**

### **5.1. Upphävande av gällande lagstiftning**

Antagande av förslaget leder till upphävande av det befintliga direktivet, rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen.

### **5.2. Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Den föreslagna rättsakten rör det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och ska därför tillämpas inom EES.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om markttjänster på flygplatser inom unionen och om upphävande av rådets direktiv  
96/67/EG**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>12</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>13</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen<sup>14</sup> föreskriver ett gradvis öppnande av marknaden för markttjänster.
- (2) Flygplatser och markttjänster är absolut nödvändiga för att lufttransporten ska fungera väl, och de utgör en nyckelfunktion i luftfartskedjan. Markttjänster omfattar alla markbaserade, flygrelaterade aktiviteter som utförs på uppdrag av enskilda flygbolag på flygplatser.
- (3) Deklarationen som antogs vid toppmötet om flygtrafik i Brygge i oktober 2010 erkände behovet av att reformera unionens regler för att främja konkurrenskraften i varje länk i flygtransportkedjan (till exempel flygplatser, flygbolag, andra tjänsteleverantörer).

---

<sup>12</sup> EUT C , , s. .

<sup>13</sup> EUT C , , s. .

<sup>14</sup> EGT L 272, 25.10.1996, s. 36

- (4) Vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde*<sup>15</sup> identifierar förbättringen av marknadstillträdet och bestämmelser för kvalitetstjänster på flygplatser som avgörande för medborgarnas livskvalitet och som viktiga åtgärder för att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde.
- (5) Fortsatt gradvis öppnande av marknaden för marktjänster och införandet av harmoniserade krav för tillhandahållande av marktjänster ökar sannolikt effektiviteten och kvaliteten på marktjänster för flygbolag såväl som för passagerare och speditörer. Detta bör förbättra kvaliteten på flygplatsernas övergripande verksamhet.
- (6) Med tanke på nya behov av harmoniserade lägsta kvalitetsstandarder på flygplatser för att genomföra gate-to-gate-strategin för att förverkliga det gemensamma europeiska luftrummet, och behovet av ytterligare harmonisering för att till fullo utnyttja fördelarna med ett gradvis öppnande av marknaden för marktjänster i fråga om ökad kvalitet och effektivitet för marktjänster, bör direktiv 96/67/EG därför ersättas med en förordning.
- (7) Fritt tillträde till marknaden för marktjänster är förenligt med välfungerande flygplatser inom unionen, under förutsättning att relevanta skyddsåtgärder införs. Det fria tillträdet till marknaden för marktjänster bör förverkligas gradvis och på ett sätt som är anpassat till sektorns krav.
- (8) Gradvis öppnande av marknaden enligt direktiv 96/67/EG har redan gett positiva resultat i fråga om förbättrad effektivitet och kvalitet. Det är därför lämpligt att fortsätta med vidare gradvis öppnande.
- (9) Alla flygplatser bör ha rätt till egenhantering. Samtidigt är det nödvändigt att bibehålla en tydlig och restriktiv definition av egenhantering för att undvika missbruk och negativ påverkan på marknaden för tredjepartshantering.
- (10) För vissa kategorier av marktjänster, kan tillträde till marknaden hindras av säkerhets-, kapacitets- och utrymmesrestriktioner. Det bör därför vara möjligt att begränsa antalet godkända tjänsteleverantörer som tillåts tillhandahålla sådana kategorier av marktjänster.
- (11) I vissa fall kan restriktionerna i fråga om säkerhet, kapacitet och utrymme vara sådana att ytterligare restriktioner av tillträdet till marknaden eller till utövandet av egenhantering kan vara berättigade under förutsättning att begränsningarna är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. I sådana fall bör medlemsstaterna ha rätt att begära undantag från bestämmelserna i denna förordning.
- (12) Syftet med dessa undantag bör vara att möjliggöra för flygplatsmyndigheter att övervinna eller åtminstone minska dessa begränsningar. Sådana undantag bör godkännas av kommissionen.
- (13) Om en effektiv och rättvis konkurrens ska kunna upprätthållas när antalet leverantörer av marktjänster är begränsat, måste dessa leverantörer väljas enligt ett öppet, genomblickbart och icke-diskriminerande anbudsförfarande. Närmare utformning av ett sådant förfarande bör ytterligare specificeras.

---

<sup>15</sup> KOM(2011) 144 slutlig.

- (14) Flygplatsanvändare bör rådfrågas i valet av tjänsteleverantörer eftersom de har ett stort intresse av kvaliteten och priset på marktjänster.
- (15) Det är därför viktigt att organisera hur flygplatsanvändarna ska representeras och rådfrågas, särskilt vid urvalet av godkända tjänsteleverantörer.
- (16) I samband med urvalet av tjänsteleverantörer på en flygplats bör det vara möjligt att under vissa omständigheter och speciella förhållanden utsträcka skyldigheten att tillhandahålla service till allmänheten till andra flygplatser inom samma geografiska område i den berörda medlemsstaten.
- (17) Tvetydighet råder om huruvida medlemsstater kan kräva övertagande av personal vid byte av leverantör av marktjänster med begränsat tillträde. Hög omsättning av personal kan ha en skadlig effekt på marktjänsternas kvalitet. Det är därför lämpligt att klargöra bestämmelserna för övertagande av personal utöver tillämpningen av direktiv 2001/23/EG om överlåtelse av företag så att medlemsstaterna har möjlighet att garantera lämpliga anställnings- och arbetsvillkor..
- (18) För att säkerställa att flygtransportverksamheten på flygplatser fungerar korrekt och smidigt, garantera säkerheten på flygplatsområdet såväl som för att skydda miljön och garantera överensstämmelse med tillämpbara sociala bestämmelser, bör tillhandahållande av marktjänster bli föremål för ett lämpligt godkännande. Med hänsyn till att system för godkännande av tillhandahållande av marktjänster redan finns i majoriteten av medlemsländerna men att dessa system skiljer sig mycket från varandra, bör ett harmoniserat system införas.
- (19) För att säkerställa att alla tjänsteleverantörer och flygplatser som utövar egenhantering har tillräcklig ekonomisk soliditet, gott anseende, tillräckliga försäkringsskydd, samt god kunskap om marktjänstverksamheter och flygplatsmiljön, och för att skapa lika villkor, bör beviljande av godkännande omfattas av minimikrav.
- (20) Fritt tillträde till flygplatsens centraliserade infrastruktur och ett tydligt juridiskt ramverk för definitionen av den centraliserade infrastrukturen är avgörande för effektivt tillhandahållande av marktjänster. Det ska dock vara möjligt att ta ut en avgift för den centraliserade infrastrukturen.
- (21) Avgifterna bör vara icke-diskriminerande och beräkningen ska vara genomblickbar. Avgiften bör inte överstiga vad som är nödvändigt för att täcka kostnaden för tillhandahållande av den centraliserade infrastrukturen, inklusive en rimlig avkastning på tillgångar.
- (22) Ledningsenheten på flygplatsen och/eller annan ledningsenhet för den centraliserade infrastrukturen för flygplatsen bör med jämna mellanrum rådfråga användarna av flygplatsen om definitionen av infrastrukturen och avgiftsnivån.
- (23) Flygplatsens ledningsenhet kan också tillhandahålla ett eget utbud av marktjänster. Flygplatsens ledningsenhet kan också genom sina beslut utöva ett betydande inflytande på konkurrensen mellan tjänsteleverantörerna. Därför är det absolut nödvändigt att flygplatserna rättsligt åtskiljer tillhandahållandet av marktjänster i en juridisk enhet som är åtskild från förvaltningen av infrastrukturen.

- (24) För att göra det möjligt för flygplatserna att fullgöra sitt uppdrag att förvalta infrastrukturerna och att garantera säkerheten inom flygplatsområdet och för att garantera motståndskraftiga markttjänster även i krissituationer, bör flygplatsens ledningsenhet ansvara för korrekt samordning av markttjänster på flygplatsen. Flygplatsens ledningsenhet är skyldig att rapportera om samordningen av markttjänstaktiviteter på flygplatsen till Eurocontrols överprövningsinstans för prestanda mot bakgrund av en konsoliderad optimering.
- (25) Flygplatsens ledningsenhet, en offentlig myndighet eller något annat organ som styr flygplatsen bör också ha rätten att fastställa nödvändiga bestämmelser för att flygplatsens infrastruktur ska fungera väl.
- (26) Det är nödvändigt att definiera obligatoriska lägsta kvalitetsstandarder som ska uppfyllas av leverantörerna av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering för att säkerställa tjänsternas kvalitet och garantera lika villkor för leverantörer.
- (27) I syfte att förbättra prestandan över hela luftfartskedjan och genomföra gate-till-gate-strategin, bör leverantörerna av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering rapportera om sin prestanda till kommissionen.
- (28) I en arbetskraftsintensiv sektor som exempelvis markttjänstesektorn, har kontinuerlig personalutveckling och utbildning en stark inverkan på servicekvaliteten. Minimikrav på utbildning bör därför fastställas för att säkerställa kvaliteten för verksamheten i fråga om tillförlitlighet, motståndskraft, skydd och säkerhet och för att skapa lika villkor för operatörerna.
- (29) Anlitande av underleverantörer ökar flexibiliteten för leverantörer av markttjänster. Anlitande av underleverantörer eller kaskadreglerade underleverantörer kan också resultera i begränsningar och ha negativ inverkan på skydd och säkerhet. Antalet underleverantörer bör därför begränsas och reglerna för hantering av underleverantörer bör klargöras.
- (30) De rättigheter som erkänns genom denna förordning bör endast gälla tjänsteleverantörer från tredjeland och flygplatsanvändare från tredjeland som utövar egenhantering och är föremål för strikt ömsesidighet. När det inte finns sådan ömsesidighet, bör kommissionen ha rätt att besluta att en medlemsstat eller flera medlemsstater bör upphäva dessa rättigheter med hänsyn till sådana leverantörer eller användare.
- (31) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera socialt skydd i adekvat omfattning för personalen i de företag som tillhandahåller markttjänster.
- (32) För att säkerställa att harmoniserade försäkringskrav gäller för leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen i fråga om försäkringskrav för leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering. För att säkerställa att harmoniserade och korrekt uppdaterade skyldigheter gäller för lägsta kvalitetsstandarder på markttjänster och rörande rapporteringskrav för leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering, bör befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget

delegeras till kommissionen i fråga om specifikationer av lägsta kvalitetsstandarder för marktjänster och i fråga om specifikationer för innehåll och spridning av rapporteringskrav för leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering. Det är av särskild vikt att kommissionen under sitt förberedande arbete genomför lämpliga samråd, även på expertnivå, med den specifika kommitté för social dialog för sektorn som upprättades genom beslut 98/500/EG.

- (33) Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerande akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt och i god tid.
- (34) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>16</sup>.
- (35) Det rådgivande förfarandet bör användas för att anta genomförandebeslut om undantag för graden av öppnande av marknaden för marktjänster till tredje man, och för flygbolag som utövar egenhantering, med hänsyn till att dessa rättsakter endast är av begränsad omfattning.
- (36) Det rådgivande förfarandet bör även användas för att anta genomförandebeslut om medlemsstaters utvidgande av service till allmänheten till en flygplats som är belägen på en ö, med hänsyn till att dessa rättsakter endast är av begränsad omfattning.
- (37) Granskningsförfarandet bör användas för att anta genomförandebeslut om helt eller delvis upphävande av rätten till tillträde till marknaden för marktjänster inom medlemsstaternas territorium, för leverantörer av marktjänster, och för flygplatsanvändare från tredjeland.
- (38) Eftersom målet för denna förordning, nämligen homogen tillämpning av unionslagstiftning i fråga om marktjänster, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av lufttransportens internationella karaktär, och därför bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (39) Ministerieuttalandet om Gibraltars flygplats, som man enades om i Córdoba den 18 september 2006 under det första ministermötet i forumet för dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaringen om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och full överensstämmelse med det kommer att betraktas som överensstämmelse med förklaringen från 1987.
- (40) Direktiv 96/67/EG bör därför upphävas.

---

<sup>16</sup> EGT L 55, 28.2.2011, s. 13.

## Kapitel I - Tillämpningsområde och definitioner

### *Artikel 1* *Tillämpningsområde*

Denna förordning ska tillämpas på varje flygplats inom en medlemsstats territorium som lyder under fördragets bestämmelser och som står öppen för kommersiell lufttrafik.

Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar ska inte påverka Konungariket Spaniens och Förenade konungariket Storbritanniens och Nordirlands rättsliga ståndpunkter i tvisten om suveräniteten över det territorium där flygplatsen är belägen.

### *Artikel 2* *Definitioner*

I denna förordning avses med

- (a) *flygplats*: varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrar av luftfartyg, samt de närliggande anläggningar som kan behövas för trafiken och för service till luftfartygen och anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna,
- (b) *ledningsenhet*: en enhet som tillsammans med eller självständigt från annan verksamhet och i kraft av nationella lagar och andra författningar har i uppdrag att administrera flygplatsernas infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på berörd flygplats bedriver,
- (c) *flygplatsanvändare*: varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post och/eller gods, från eller till den berörda flygplatsen,
- (d) *markttjänst*: en tjänst som utförs på en flygplats åt en flygplatsanvändare och som finns upptagen i bilagan,
- (e) *egenhantering*: en situation där en flygplatsanvändare direkt skaffar sig en eller flera kategorier av markttjänster utan att ingå något som helst kontrakt om detta med tredje man i syfte att erhålla sådana tjänster. Vid tillämpningen av denna förordning ska flygplatsanvändare inte anses som tredje man, i förhållande till varandra, om
  - den ena innehar majoritet i den andra, eller
  - samma enhet innehar majoriteten i var och en av dem,
- (f) *leverantör av markttjänster*: varje fysisk eller juridisk person som tillhandahåller tredje man en eller flera kategorier av markttjänster,
- (g) *centraliserad infrastruktur*: specifika anläggningar och/eller inrättningar vid en flygplats som av tekniska skäl, miljöskäl, kostnads- eller kapacitetsskäl inte kan delas



eller förekomma flera gånger och vars tillgänglighet är väsentlig och nödvändig för att utföra efterföljande marktjänster,

- (h) *anlitande av underleverantörer*: ingåendet av ett avtal mellan en leverantör av marktjänster, i egenskap av huvudentreprenör, eller undantagsvis mellan en flygplatsanvändare som utövar egenhantering, och tredje man som betecknas som ”underleverantör”, enligt vilket underleverantören är skyldig att utföra en eller flera kategorier (eller underkategorier) av marktjänster,
- (i) *godkännande*: ett godkännande från den behöriga myndigheten för ett företag att tillhandahålla de marktjänster som anges i godkännandet,
- (j) *oberoende tillsynsmyndighet*: den myndighet som avses i artikel 11 i direktiv 2009/12/EG.

## Kapitel II -Allmänna inledande krav

### Artikel 3

#### *Flygplatsens ledningsenhet*

1. När ledningen och driften av en flygplats sköts av flera olika enheter ska var och en av dessa anses utgöra en del av ledningsenheten när det gäller tillämpningen av denna förordning.
2. Om endast en enda ledningsenhet har upprättats för flera flygplatser, ska var och en av dessa flygplatser betraktas var för sig när det gäller tillämpningen av denna förordning.

### Artikel 4

#### *Användarkommittén*

1. För var och en av de angivna flygplatserna ska det upprättas en kommitté som består av företrädare för flygplatsanvändarna eller av organisationer som företräder dessa flygplatsanvändare (en *användarkommitté*).
2. Alla flygplatsanvändare ska ha rätt att delta i denna användarkommittés arbete eller, om användaren föredrar det, att låta sig företrädas av en organisation som han eller hon anförtror detta uppdrag. Om användarna företräds av en sådan organisation ska denna organisation emellertid inte tillhandahålla marktjänster på den berörda flygplatsen.
3. Användarkommittén ska i skrift fastställa sin egen arbetsordning, inklusive egna omröstningsregler.

Omröstningsreglerna ska innehålla särskilda bestämmelser om hur man undviker intressekonflikter i användarkommittén till följd av närvaron av flygplatsanvändare som tillhandahåller marktjänster på den berörda flygplatsen. I synnerhet när användarkommittén rådfrågas under urvalsprocessen i enlighet med artiklarna 8 och

9, ska flygplatsanvändare som ansöker om godkännande för att tillhandahålla en eller flera markttjänster till tredje man inte ha rätt att rösta.

4. Röstviktningen i användarkommittén ska vara sådan att
  - (a) oberoende av den årliga trafikvolym som bärs av en enda flygplatsanvändare, ska användarens rösträtt inte överstiga 49 % av det totala antalet röster,
  - (b) rösträtten för flygplatsanvändare som utövar egenhantering inte får överstiga en tredjedel av det totala antalet röster.
5. Flygplatsens ledningsenhet ska tillhandahålla sekretariatet för användarkommittén.

Om flygplatsens ledningsenhet vägrar att göra detta eller om användarkommittén inte accepterar detta, ska flygplatsens ledningsenhet utse en annan enhet som måste godkännas av användarkommittén. Användarkommitténs sekretariat ska föra, och hålla uppdaterad, förteckningen över flygplatsanvändare eller deras företrädare som är medlemmar av användarkommittén.
6. Användarkommitténs sekretariat ska protokollföra varje möte i användarkommittén. Dessa protokoll ska troget spegla åsikter och röstresultat under mötet.

## **Kapitel III - Öppnande av marknaden för markttjänster**

### **AVSNITT 1 EGENHANTERING**

#### *Artikel 5 Egenhantering*

Alla flygplatsanvändare ska ha rätt till egenhantering.

### **AVSNITT 2 MARKTJÄNSTER TILL TREDJE MAN**

#### *Artikel 6 Markttjänster till tredje man*

1. Leverantörer av markttjänster ska ha fritt tillträde till marknaden för tillhandahållande av markttjänster till tredje man på alla flygplatser vars årstrafik inte har understigit 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods under åtminstone de senaste tre åren.
2. För de flygplatser som avses i punkt 1 får medlemsstaterna begränsa antalet leverantörer av markttjänster som tillåts tillhandahålla följande kategorier av markttjänster:
  - (a) Bagagehantering.

- (b) Ramptjänster.
- (c) Påfyllning av bränsle och olja.
- (d) Gods- och posthantering såväl vid ankomst och avgång som i transit, när det gäller den fysiska hanteringen av gods och post mellan terminalanläggningen och luftfartyget.

Medlemsstaterna får dock inte begränsa antalet till färre än två leverantörer för varje kategori av markttjänst eller, för flygplatser med en årstrafik som inte understigit 5 miljoner passagerare eller 100 000 ton gods under åtminstone de senaste tre åren, till färre än tre leverantörer för varje kategori av markttjänster.

3. På flygplatser där antalet leverantörer är begränsat till två eller fler leverantörer i enlighet med punkt 2 i denna artikel, eller artikel 14.1 a och c, får åtminstone en av dessa godkända leverantörer inte stå under direkt eller indirekt kontroll vare sig av

- (a) flygplatsens ledningsenhet,
- (b) en användare som har transporterat mer än 25 procent av passagerarna eller av det registrerade godset på flygplatsen under det år som föregår det år då urvalet av tjänsteleverantörer sker, eller
- (c) en enhet som kontrollerar eller direkt eller indirekt kontrolleras av den ledningsenhet som avses i led a eller av sådan användare som avses i led b.

Kontroll ska uppnås genom rättigheter, avtal eller andra medel, som antingen var för sig eller tillsammans och med hänsyn till alla faktiska eller rättsliga förhållanden, ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande på leverantören som den tolkats av Europeiska unionens domstol.

4. Om antalet godkända leverantörer är begränsat enligt punkt 2, får medlemsstaterna inte hindra en flygplatsanvändare, oberoende av vilken del av denna flygplats som användaren tilldelats, att i fråga om var och en av de kategorier av markttjänst som kan bli begränsade få möjlighet att göra ett verkligt val, med de förutsättningar som anges i punkt 2 och 3 mellan minst

- två leverantörer av markttjänster, eller
- tre leverantörer av markttjänster för flygplatser som har en årstrafik som är högre än eller lika med 5 miljon passagerarrörelser eller 100 000 ton gods under åtminstone de tre föregående åren.

5. Om en flygplats når någon av de trösklar för godstrafiken som anges i denna artikel utan att samtidigt nå motsvarande tröskel för passagerartrafik, ska bestämmelserna i denna förordning inte tillämpas på de kategorier av markttjänster som endast avser passagerare.

6. Alla flygplatser där årstrafiken inte har understigit 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods i minst tre år i följd och där årstrafiken därefter passerar under tröskeln på 2 miljoner passagerare eller 50 000 ton gods ska hålla sin marknad öppen

för leverantörer av tredjepartshantering under åtminstone de tre första åren efter det år då tröskelvärdet passerades.

7. Alla flygplatser där årstrafiken tre år i följd varit minst 5 miljoner passagerarrörelser eller 100 000 ton gods och årstrafik därefter passerar under en tröskel på 5 miljoner passagerarrörelser eller 100 000 ton gods ska hålla sin marknad öppen för leverantörer av tredjepartshantering under åtminstone de tre första åren efter det år den passerade under tröskelvärdet.

#### *Artikel 7* *Val av tjänsteleverantörer*

1. Leverantörer som har tillstånd att tillhandahålla marktjänster på flygplatser där antalet leverantörer är begränsat enligt artikel 6 eller 14 ska väljas efter ett genomblickbart, öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande.
2. Den upphandlande myndigheten ska vara
  - (a) flygplatsens ledningsenhet, under förutsättning att den
    - inte tillhandahåller liknande marktjänster,
    - inte har någon direkt eller indirekt kontroll över något företag som tillhandahåller sådana tjänster, och
    - inte har del i något sådant företag,
  - (b) i alla andra fall, en behörig myndighet oberoende av ledningsenheten för flygplatsen.
3. Användarkommittén ska inte på något sätt ha tillgång till ansökningarna vid någon del av urvalsprocessen. Flygplatsens ledningsenhet ska inte på något sätt ha tillgång till ansökningarna vid någon del av urvalsprocessen om den inte är upphandlande myndighet.
4. Efter att ha underrättat kommissionen, får den berörda medlemsstaten bland de kravspecifikationer som tjänsteleverantörerna har att rätta sig efter, skriva in skyldigheten att tillhandahålla offentlig service för de flygplatser som betjänar perifera områden eller utvecklingsregioner som ingår i medlemsstatens territorium, om leverantörerna inte är villiga att tillhandahålla marktjänster utan offentligt stöd (dvs. exklusiva rättigheter eller ekonomisk kompensation), men som är av avgörande betydelse när det gäller tillgängligheten för den berörda medlemsstaten. Denna bestämmelse påverkar inte tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd.
5. Anbudsinfordran ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
6. Den upphandlande myndighetens val av leverantörer ska utföras i följande två steg:
  - (a) Ett kvalifikationsförfarande för att undersöka de sökandes lämplighet.

- (b) Ett upphandlingsförfarande för att välja den godkända leverantören (eller leverantörerna).

*Artikel 8*  
*Kvalifikationsförfarandet*

1. Under kvalifikationsförfarandet ska den upphandlande myndigheten kontrollera att de sökande uppfyller ett antal minimikriterier. Den upphandlande myndigheten ska fastställa dessa minimikriterier efter samråd med användarkommittén och flygplatsens ledningsenhet, om den sistnämnda inte är densamma som den upphandlande myndigheten.
2. Minimikriterierna ska innefatta följande:
  - (a) Sökande ska ha ett giltigt godkännande utfärdat i enlighet med kapitel IV om godkännandeförfaranden.
  - (b) Sökande ska visa sin förmåga och förbinder sig skriftligen att följa relevanta bestämmelser gällande arbetsrätt, tillämpliga kollektivavtal, uppföranderegler på flygplatsen och kvalitetskrav på flygplatsen.
3. Den upphandlande myndigheten ska slutlista de sökande som uppfyller kriterierna för kvalificeringsförfarandet.

*Artikel 9*  
*Upphandlingsförfarandet*

1. Under upphandlingsförfarandet ska den upphandlande myndigheten välja en leverantör bland de sökande på slutlistan och ge tillståndet till denna leverantör efter samråd med användarkommittén och flygplatsens ledningsenhet, om den sistnämnda inte är upphandlande myndighet.
2. Valet av leverantör för tilldelning av tillstånd ska baseras på jämförelse av sökandenas argument mot en förteckning över upphandlingskriterier. Upphandlingskriterierna ska vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Den upphandlande myndigheten ska fastställa upphandlingskriterierna efter samråd med användarkommittén och flygplatsens ledningsenhet, om den sistnämnda inte är upphandlande myndighet.
3. Upphandlingskriterierna ska innefatta följande:
  - (a) Konsekvens och rimlighet i verksamhetsplanen som bedöms på grundval av standardkostnadsberäkningar.
  - (b) Kvalitet på verksamheten som bedöms på grundval av en representativ trafikplan, inklusive i förekommande fall en effektiv användning av personal och utrustning, sista inlämningstider för bagage och gods, leveranstider för bagage och gods och maximala omvändningstider.

- (c) Materiella resursers lämplighet i fråga om utrustningens tillgänglighet och miljövänlighet.
  - (d) Personalens lämplighet i fråga om arbetstagarnas erfarenhet och utbildnings- eller kvalificeringsprogrammets lämplighet.
  - (e) Kvaliteten på den befintliga informations- och kommunikationstekniken.
  - (f) Kvaliteten på organisatorisk planering.
  - (g) Miljöprestanda.
4. Den relativa bedömningen av upphandlingskriterierna ska synas i inbjudan till att lämna anbud och i relevanta dokument. Ett antal poäng med lämplig maximal spridning ska tillämpas för varje upphandlingskriterium. Den upphandlande myndigheten kan fastställa ett minsta antal poäng som sökande måste uppnå för att uppfylla specifika upphandlingskriterier. Fastställandet av ett minsta antal poäng ska vara icke-diskriminerande och tydligt uttryckt i inbjudan till att lämna anbud och i relevanta dokument. Den upphandlande myndigheten får inte ta bort något upphandlingskriterium, lägga till kriterier, eller dela upp de kriterier som ursprungligen fastställts i inbjudan till att lämna anbud.
  5. Rätten att tillhandahålla markttjänster på respektive flygplats ska tilldelas den sökande som får flest poäng och samtidigt uppfyller det minsta antal poäng som krävs för vissa upphandlingskriterier.
  6. Flygplatsanvändare som tillhandahåller tredjepartshantering eller som utövar egenhantering ska inte rådfrågas under upphandlingsförfarandet.
  7. Den upphandlande myndigheten ska säkerställa att upphandlingsbeslutet och grunden för beslutet offentliggörs.

#### *Artikel 10*

##### *Urvalsperiod och upphörande av verksamhet*

1. Leverantörer av markttjänster ska godkännas för en period på minst sju år och högst tio år, utom vid undantag för öppnande av egenhantering och markttjänster till tredje man enligt artikel 14.1. Den exakta giltighetsperioden för leverantörens tillstånd och startdatum för verksamheten ska tydligt anges i anbudsinfordran.
2. En leverantör av markttjänster ska börja tillhandahålla tjänster inom en månad från det startdatum som anges i anbudsinfordran. Den upphandlande myndigheten får, i vederbörligen motiverade fall, på begäran av leverantören av markttjänster och efter samråd med användarkommittén, förlänga denna period med som längst sex månader. Efter att denna period löpt ut, upphör tillståndet att gälla.
3. Den upphandlande myndigheten ska förutse utgången av tillståndspanperioden och ska säkerställa att den leverantör som väljs ut efter en ny anbudsinfordran får tillstånd att inleda sin verksamhet dagen efter den sista dagen för den tidigare valda leverantörens (eller leverantörernas) tillståndspanperiod.

4. Om en leverantör av marktjänster upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken leverantören valts ut, ska leverantören ersättas enligt det förfarande som beskrivs i artiklarna 7, 8, 9 samt i denna artikel. En leverantör som upphör med sin verksamhet ska informera berörd upphandlande myndighet om sina avsikter att upphöra med sin verksamhet i tillräckligt god tid och minst sex månader innan vederbörande lämnar flygplatsen. Ekonomiska sanktioner kan åläggas leverantören om den inte informerar den upphandlande myndigheten i tillräckligt god tid, såvida inte leverantören kan påvisa force majeure.
5. Om en leverantör upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken leverantören fått tillstånd, och inte lämnar tillräckligt med tid för den upphandlande myndigheten att välja en ny leverantör innan den lämnar flygplatsen, med resultatet att det finns ett tillfälligt monopol för vissa marktjänster på flygplatsen, ska medlemsstaten under en begränsad tid, dock högst tio månader, tillåta en leverantör av marktjänster att tillhandahålla marktjänster på flygplatsen utan att vara underkastat det urvalsförfarande som fastställs i artiklarna 7, 8 och 9 samt i denna artikel.

Om medlemsstaten inte lyckas hitta en leverantör av marktjänster för denna begränsade period, ska medlemsstaten reglera priserna på de marktjänster för vilka det tillfälliga monopolet finns, till dess att ytterligare en leverantör börjar tillhandahålla dessa marktjänster på flygplatsen.
6. Den upphandlande myndigheten ska informera användarkommittén, och om tillämpligt flygplatsens ledningsenhet, om de beslut som fattas enligt artiklarna 7, 8 och 9 samt enligt denna artikel.
7. Artiklarna 7, 8 och 9 samt bestämmelserna i denna artikel ska inte gälla för upphandlingen av offentliga upphandlingar och koncessioner som styrs av olika bestämmelser i unionens lagstiftning.

#### *Artikel 11*

##### *Flygplatsens ledningsenhet som leverantör av marktjänster*

1. Om antalet leverantörer av tjänster är begränsat enligt artikel 6 får flygplatsens ledningsenhet själv tillhandahålla marktjänster utan att vara underkastat det urvalsförfarande som föreskrivs i artiklarna 7–10. På liknande sätt får ledningsenheten, utan att följa detta förfarande, ge ett företag tillstånd att tillhandahålla marktjänster på den berörda flygplatsen
  - (a) om den direkt eller indirekt kontrollerar företaget,
  - (b) om företaget direkt eller indirekt kontrollerar den.
2. Om flygplatsens ledningsenhet som tillhandahåller marktjänster enligt punkt 1 inte längre uppfyller villkoren i punkt 1, får leverantören ifråga fortsätta att tillhandahålla marktjänster för en period på fem år utan att vara underkastat det urvalsförfarande som föreskrivs i artiklarna 7–10. I slutet av denna femårsperiod, ska leverantören informera den berörda upphandlande myndigheten i tillräckligt god tid och minst sex månader före utgången av femårsperioden. Ekonomiska sanktioner kan åläggas leverantören om den inte informerar den upphandlande myndigheten i tillräckligt god

tid, såvida inte leverantören kan påvisa force majeure. Om en leverantör upphör med sin verksamhet före utgången av femårsperioden ska artiklarna 10.4 och 10.5 tillämpas.

### *Artikel 12*

#### *Skydd av arbetstagarnas rättigheter i samband med överföring av personal till tjänster som omfattas av marknadstillträdesbegränsningar*

1. Denna artikel gäller endast för marktjänster för vilka den berörda medlemsstaten har ett begränsat antal leverantörer i enlighet med artiklarna 6 eller 14.
2. Om en leverantör av marktjänster som avses i punkt 1 förlorar sitt tillstånd att tillhandahålla dessa tjänster, efter det urvalsförfarande enligt artiklarna 7–10, får medlemsstaterna kräva att den eller de leverantörer av marktjänster som därefter tillhandahåller dessa tjänster beviljar den personal som tidigare var anställd för att tillhandahålla dessa tjänster de rättigheter som de skulle ha haft rätt till om det hade funnits en överlåtelse i enlighet med rådets direktiv 2001/23/EG<sup>17</sup>.
3. Medlemsstaterna ska begränsa kravet i punkt 2 till att omfatta anställda hos den föregående leverantören som är involverade i tillhandahållandet av marktjänster för vilka den föregående leverantören förlorat tillståndet, och som frivilligt accepterar att anställas av den nya leverantören (leverantörerna).
4. Medlemsstaterna ska begränsa kravet i punkt 2 så att det står i proportion till den volym av verksamheten som överförs till den andra leverantören (leverantörerna).
5. Om en medlemsstat inför ett krav enligt punkt 2 ska anbudsdokument för urvalsförfarandet som fastställs i artiklarna 7–10 lista den berörda personalen och ge relevant information om arbetstagarnas avtalsenliga rättigheter, och de villkor på vilka arbetstagarna anses vara knutna till tjänsterna i fråga.
6. Om en leverantör av marktjänster upphör med att till en flygplatsanvändare leverera marktjänster som utgör en betydande del av leverantörens marktjänster i fall som inte omfattas av punkt 2 eller om en flygplatsanvändare som utövar egenhantering upphör med egenhanteringen, får medlemsstaterna kräva att den eller de leverantörer av marktjänster som därefter tillhandahåller dessa tjänster beviljar den personal som tidigare var anställd för att tillhandahålla dessa tjänster de rättigheter som de skulle ha haft rätt till om det hade funnits en överlåtelse i enlighet med rådets direktiv 2001/23/EG.
7. Medlemsstaterna ska begränsa kravet i punkt 6 till att omfatta anställda hos den föregående leverantören som är involverade i tillhandahållandet av marktjänster som den föregående leverantören upphör att tillhandahålla, och som frivilligt accepterar att anställas av den nya leverantören (leverantörerna) eller den nya flygplatsanvändaren som utövar egenhantering.

---

<sup>17</sup> Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter, EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.



8. Medlemsstaterna ska begränsa kravet i punkt 6 till att omfatta anställda hos den flygplatsanvändare som utövar egenhantering som är involverade i tillhandahållandet av marktjänster som flygplatsanvändaren som utövar egenhantering upphör att tillhandahålla, och som frivilligt accepterar att anställas av den nya leverantören (leverantörerna) eller den nya flygplatsanvändaren som utövar egenhantering.
9. Medlemsstaterna ska begränsa kravet i punkt 6 så att det står i proportion till den volym av verksamheten som faktiskt överförs till den nya leverantören eller flygplatsanvändaren som utövar egenhantering.
10. Medlemsstaterna får överlåta till ledningen och arbetstagarna på lämplig nivå att via förhandlade överenskommelser fastställa de praktiska arrangemangen för genomförandet av denna artikel.
11. Medlemsstaten ska informera kommissionen om alla åtgärder som vidtagits i enlighet med denna artikel.

*Artikel 13*  
*Flygplatser belägna på öar*

I samband med valet av marktjänstleverantörer till en flygplats så som anges i artiklarna 7–10, får en medlemsstat utvidga skyldigheten att tillhandahålla offentlig service till att omfatta även andra flygplatser i medlemsstaten, under förutsättning att

- (a) dessa flygplatser är belägna på öar i samma geografiska område, och
- (b) sådana flygplatser har en trafikvolym på minst 100 000 passagerarrörelser per år, och
- (c) en sådan utvidgning har godkänts av kommissionen.

Beslutet om godkännande av utvidgningen utgör en genomförandeakt som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 43.2. Denna bestämmelse påverkar inte tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd.

**AVSNITT 3   UNDANTAG FÖR EGENHANTERING OCH MARKTJÄNSTER TILL  
TREDJE MAN**

*Artikel 14*  
*Undantag*

1. Om särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar (särskilt sådana som beror på trängsel och nyttjandegrad av tillgängliga ytor) medför att det är omöjligt att öppna marknaden och/eller utöva egenhantering i den omfattning som föreskrivs i denna förordning, får den berörda medlemsstaten besluta
  - (a) att begränsa antalet leverantörer av tjänster till minst två för en eller flera andra kategorier av marktjänster än dem som avses i artikel 6.2 på hela eller delar av flygplatsen, varvid bestämmelserna i artikel 6.3 ska tillämpas,

- (b) att för en enda leverantör reservera en eller flera av de kategorier av marktjänster som avses i artikel 6.2 för flygplatser med en årstrafik som inte understiger 2 miljoner passagerare per år eller 50 000 ton gods,
- (c) att till en eller två leverantörer begränsa en eller flera av de kategorier av marktjänster som avses i artikel 6.2 för flygplatser med en årstrafik som inte understiger 5 miljoner passagerare eller 100 000 ton gods, varvid artikel 6.3 ska tillämpas vid en begränsning till två leverantörer,
- (d) att reservera utövandet av egenhanteringen enligt artikel 5 till ett begränsat antal flygplatsanvändare, på villkor att dessa användare väljs ut på relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande grunder.

2. Alla undantag enligt punkt 1 ska

- (a) närmare ange den eller de kategorier av marktjänster för vilka undantag beviljas samt de särskilda utrymmes- och kapacitetsbegränsningar som berättigar till undantag,
- (b) åtföljas av en plan med de åtgärder som ska vidtas för att komma till rätta med begränsningarna.

3. Undantag får inte

- (a) snedvrیدا konkurrensen mellan leverantörer av marktjänster och/eller flygplatsanvändare som utövar egenhantering,
- (b) vara av större omfattning än nödvändigt.

4. Medlemsstaterna ska minst sex månader före ikraftträdandet anmäla till kommissionen varje undantag som de avser bevilja på grundval av punkt 1 samt de skäl som berättigar till undantaget.

5. Kommissionen ska offentliggöra en sammanfattning i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av de beslut om undantag som anmälts och anmoda berörda parter att lämna synpunkter.

6. Kommissionen ska ingående granska det beslut om undantag som anmälts av medlemsstaten. Kommissionen ska för ändamålet göra en detaljerad analys av situationen och utredning av de åtgärder som medlemsstaten har anmält för att verifiera om de begränsningar som åberopas föreligger och om det är omöjligt att öppna marknaden och/eller utöva egenhantering i den omfattning som föreskrivs i denna förordning.

7. Kommissionen kan efter utförd undersökning och samråd med den berörda medlemsstaten antingen godkänna medlemsstatens beslut eller motsätta sig det, om de åberopade begränsningarna inte anses föreligga eller inte anses vara av sådan omfattning att de berättigar till undantag. Efter samråd med den berörda medlemsstaten får kommissionen också kräva att medlemsstaten ändrar undantagets räckvidd eller begränsar det till enbart vissa delar av en flygplats där de åberopade begränsningarna verkligen kan påvisas.

8. Kommissionens beslut ska föreligga senast sex månader efter anmälan från medlemsstaten och offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.
9. De genomförandebeslut som avses i punkterna 7 och 8 i denna artikel ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 43.2.
10. Undantag som beviljats av medlemsstater i enlighet med punkt 1 får inte överstiga en löptid på tre år, utom för undantag som beviljats i enlighet med punkt 1 b och c. Senast sex månader före utgången av denna period ska medlemsstaten fatta ett nytt beslut om varje begäran om undantag, vilken även ska omfattas av bestämmelserna i denna artikel.
11. Undantag som beviljats av medlemsstaterna enligt punkterna 1 b och c får inte överstiga en löptid på två år. Dock får en medlemsstat i enlighet med de begränsningar som anges i punkt 1, begära att denna period förlängs med en period på två år. Kommissionen ska fatta beslut om en sådan begäran. Genomförandebeslutet ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 43.2.

#### *Artikel 15*

#### *Samråd med leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare*

Flygplatsens ledningsenhet flygplatsen ska organisera ett förfarande för samråd om tillämpningen av denna förordning mellan sig själv, användarkommittén och de företag som tillhandahåller marktjänster. Samrådet ska särskilt avse priserna på de tjänster som varit föremål för undantag i enlighet med artikel 14.1 b och c samt organisationen av tillhandahållandet av dessa tjänster. Ett samrådsmöte ska hållas minst en gång om året. Flygplatsens ledningsenhet ska föra protokoll på mötet, vilket på begäran ska skickas till kommissionen.

### **Kapitel IV — Förfaranden för godkännande**

#### *Artikel 16*

#### *Krav på att erhålla ett lämpligt godkännande som erkänns i alla EU:s medlemsstater*

1. Vid flygplatser vars årstrafik inte har understigit 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods under minst tre på varandra följande år, ska inget företag tillåtas tillhandahålla marktjänster oavsett om det är som en leverantör av marktjänster eller som en användare som utövar egenhantering, om det inte har fått lämpligt godkännande. Ett företag som uppfyller kraven i detta kapitel är berättigat att få ett godkännande.
2. Varje medlemsstat ska utse en behörig myndighet (*godkännande myndighet*) oberoende av någon ledningsenhet vid flygplatsen vilken ska ansvara för utfärdande av godkännande för att tillhandahålla marktjänster.
3. Den godkännande myndigheten får inte bevilja godkännanden eller upprätthålla dem när något av kraven i detta kapitel inte följs.

*Artikel 17*  
*Villkor för beviljande av godkännande*

1. Ett företag ska beviljas ett godkännande av medlemsstatens godkännande myndighet under förutsättning att
  - (a) det är etablerat och registrerat i en medlemsstat,
  - (b) dess företagsstruktur låter den godkännande myndigheten verkställa bestämmelserna i detta kapitel,
  - (c) det följer de ekonomiska villkoren som anges i artikel 18,
  - (d) det följer styrkandet av gott anseende som anges i artikel 19,
  - (e) det följer kravet på personalens kvalifikationer som anges i artikel 20,
  - (f) det följer kraven gällande en drifthandbok som anges i artikel 21, och
  - (g) det följer försäkringskraven som anges i artikel 22.
2. Punkt 1 a, c och d ska inte gälla flygplatsanvändare som utövar egenhantering, vilka inte tillhandahåller marktjänster till tredje man. Flygplatsanvändare som har beviljats ett godkännande för egenhantering ska inte ges befogenhet att tillhandahålla tredjepartshantering på grundval av detta godkännande.
3. Ett företag som ansöker om ett godkännande eller som har fått ett godkännande ska respektera de nationella bestämmelserna rörande socialt skydd, miljöskydd och flygplatssäkerhet för alla medlemsstater i vilka det verkar.

*Artikel 18*  
*Ekonomiska villkor för att bevilja ett godkännande*

1. Ett företag som ansöker om ett godkännande ska inte vara i konkurs eller på obestånd eller liknande förfaranden.
2. Den godkännande myndigheten ska noggrant bedöma huruvida ett företag som ansöker om ett godkännande kan visa att
  - (a) det när som helst kan fullgöra sina faktiska och möjliga skyldigheter som fastställts under realistiska antaganden, under en period av 24 månader från start av verksamheten, och
  - (b) kan täcka de fasta kostnader och driftkostnader som verksamheten ådrar sig enligt sin verksamhetsplan och vilka fastställts under realistiska antaganden, under en period av tre månader från start av verksamheten, utan att ta hänsyn till några inkomster från sina verksamheter.
3. För den bedömning som avses i punkt 1 ska varje sökande lämna in sina räkenskaper vilka varit föremål för revision för de två föregående budgetåren.

4. För den bedömning som avses i punkt 2 ska varje sökande lämna in en verksamhetsplan för åtminstone de första tre verksamhetsåren. I verksamhetsplanen ska även anges den sökandes ekonomiska kopplingar till andra verksamheter av kommersiell natur i vilka sökanden är inblandad, antingen direkt eller via anknutna företag. Sökande ska även tillhandahålla all relevant information, i synnerhet följande uppgifter:
  - (a) Ett prognosticerat bokslut, inbegripande resultaträkning, för de följande tre åren.
  - (b) Prognosticerade redovisningar av kassaflöden och likviditetsplaner för de första tre verksamhetsåren.
  - (c) Närmare uppgifter om finansieringen av inköp/leasing av utrustning inbegripande, i fallet med leasing, kraven och villkoren för varje kontrakt, om detta är relevant.

*Artikel 19*  
*Styrkande av gott anseende*

1. Ett företag som ansöker om ett godkännande ska tillhandahålla ett bevis på att det har betalat sina skatter och sociala avgifter under det senaste året i de medlemsstater där det utför en verksamhet, eller i fallet där det inte utför någon verksamhet i unionen, i sitt ursprungsland.
2. Företaget ska även tillhandahålla bevis för att personerna som kontinuerligt och i själva verket ska leda företagets verksamheter har gott anseende eller att de inte har förklarats bankrutta. Den godkännande myndigheten ska som tillräckligt bevis avseende medlemsstaternas medborgare godta uppvisande av handlingar som utfärdats av de behöriga myndigheterna i medlemsstaten där företaget är etablerat och registrerat eller medlemsstaten där personen har sin hemvist, och vilka visar att de kraven uppfylls.
3. När medlemsstaten där företaget är etablerat och registrerat eller medlemsstaten där personen har sin hemvist inte utfärdar handlingarna som avses i punkt 2, ska sådana handlingar ersättas av en försäkran under ed eller, i medlemsstater där det inte finns bestämmelser för försäkran under ed, av en högtidlig förklaring av den berörda personen inför en behörig rättslig eller förvaltningsmyndighet eller, där så är lämpligt, en särskild tjänsteman eller behörig yrkesorganisation i medlemsstaten där företaget är etablerat och registrerat eller medlemsstaten där personen har sin hemvist. En sådan myndighet, särskild tjänsteman eller behörig yrkesorganisation ska utfärda ett intyg om äktheten av försäkran under ed eller under sanningsförsäkran.

*Artikel 20*  
*Personalens kvalifikationer*

Ett företag som ansöker om ett godkännande ska visa att dess anställda har kvalifikationerna och den yrkeserfarenhet och längd på tjänstgöringstid som krävs för att bedriva verksamheten den ansöker om.

*Artikel 21*  
*Drifthandbok*

Ett företag som ansöker om ett godkännande ska tillhandahålla en drifthandbok för de relevanta verksamheterna, vilken ska innehålla följande information:

- (a) Organisationsschema, chefspersoner, beskrivning av ansvar och arbetsuppgifter, ansvarighet.
- (b) Förmåga att fullgöra sina uppgifter på ett säkert sätt i ett flygplatssammanhang.
- (c) Riktlinjer gällande utrustning.
- (d) Kvalifikationskrav på personal och även motsvarande utbildningskrav och utbildningsplan.
- (e) Säkerhets- och kvalitetshanteringsförfaranden.
- (f) Standardhanteringsförfaranden, vilket innefattar samordning med flygplatsanvändare och flygplatsens ledningsenhet, samordning av verksamheter och särskilda hanteringsförfaranden avseende särskilda kunder.
- (g) Riktlinjer för krishantering.
- (h) Säkerhetshanteringsförfaranden.

*Artikel 22*  
*Försäkringskrav*

- 1. Leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering inom unionen ska vara försäkrade vad gäller sitt marktjänstspecifika ansvar för skada som har vållats inom en medlemsstats territorium och för vilken det föreligger rätt till skadestånd.
- 2. Kommissionen ska ges befogenhet att ange ytterligare detaljer om försäkringskraven och de lägsta beloppen via en delegerad akt, i enlighet med artikel 42.

*Artikel 23*  
*Giltighet för ett godkännande*

- 1. Ett godkännande ska vara giltigt under en femårsperiod.
- 2. Ett godkännande ska vara giltigt för de kategorier och/eller underkategorier som anges i godkännandet.
- 3. Leverantören av marktjänsterna ska när som helst på begäran kunna visa för den behöriga godkännande myndigheten att han eller hon uppfyller alla kraven i detta kapitel.
- 4. Den godkännande myndigheten ska övervaka att kraven i detta kapitel uppfylls. Den ska i alla fall granska att dessa krav uppfylls

- (a) när ett möjligt problem misstänks, eller
  - (b) på begäran av en godkännande myndighet i en annan medlemsstat, eller
  - (c) på begäran av kommissionen.
5. Godkännandet ska sändas in för ett nytt godkännande när ett marktföretag
- (a) inte har påbörjat verksamheten inom tolv månader efter att ett godkännande har beviljats, eller
  - (b) har upphört med sin verksamhet under mer än tolv månader.
6. Ett marktföretag ska underrätta den godkännande myndigheten
- (a) på förhand, om någon betydande förändring av omfattningen på sin verksamhet inträffar,
  - (b) eller om ett insolvensförfarande inleds för företaget.

*Artikel 24*  
*Återkallande av godkännande*

1. Den godkännande myndigheten får när som helst återkalla godkännandet om leverantören av marktförstärkningarna eller flygplatsanvändaren som utövar egenhantering inte uppfyller, av skäl som kan tillskrivas denne, kriterierna som fastställs i detta kapitel. Skälen för återkallandet ska meddelas den berörda leverantören eller flygplatsanvändaren som utövar egenhantering och de godkännande myndigheterna i de övriga medlemsstaterna.
2. Den godkännande myndigheten ska återkalla godkännandet om leverantören av marktförstärkningarna uppsåtligt eller genom försumlighet förser den godkännande myndigheten med information som är felaktig i sak.

*Artikel 25*  
*Beslut om godkännande*

1. Den godkännande myndigheten ska fatta ett beslut om en ansökan så snart som möjligt, och inte senare än två månader efter att all nödvändig information har lämnats in, och ta hänsyn till alla tillgängliga bevis. Beslutet ska meddelas den sökande och de godkännande myndigheterna i de övriga medlemsstaterna. I ett avslag ska skälen till avslaget anges.
2. Godkännandet får vägras endast om leverantören av marktförstärkningarna eller flygplatsanvändaren som utövar egenhantering inte uppfyller, av skäl som kan tillskrivas denne, kriterierna som anges i detta kapitel.
3. Förfarandena för att bevilja och återkalla godkännanden ska offentliggöras av den godkännande myndigheten, vilken ska informera kommissionen om detta.

*Artikel 26*  
*Ömsesidigt erkännande av godkännanden*

Ett godkännande som utfärdats i en medlemsstat i enlighet med detta kapitel ska ge tillstånd för en operatör att tillhandahålla marktjänster, oavsett om det är som en leverantör av marktjänster eller som en flygplatsanvändare som utövar egenhantering, i alla medlemsstater vilka är föremål för villkoren som fastställts i godkännandet och utan att påverka begränsningar av marknadstillträde i enlighet med artiklarna 6 och 14.

## **Kapitel V — Skyldighet för flygplatsens och den centraliserade infrastrukturens ledningsenheter**

*Artikel 27*  
*Tillträde till de centraliserade infrastrukturerna och anläggningarna*

1. Denna artikel ska endast tillämpas på flygplatser som har en årstrafik som inte understigit 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods under åtminstone de tre föregående åren.
2. Flygplatsens ledningsenhet ska offentliggöra en förteckning över de centraliserade infrastrukturerna på flygplatsen.
3. Förvaltningen av de centraliserade infrastrukturerna får förbehållas flygplatsens ledningsenhet eller något annat organ, vilken får ålägga leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering att använda sig av de infrastrukturerna. Förvaltningen av sådana infrastrukturer ska utföras på ett genomblickbart, objektivt och icke-diskriminerande sätt.
4. Flygplatsens ledningsenhet, eller där så är lämpligt den offentliga myndigheten eller något annat organ som reglerar flygplatsens ledningsenhet, ska på objektiv grund och efter samråd med användarkommittén och företagen som tillhandahåller marktjänster på flygplatsen, besluta om vilka infrastrukturer som ska centraliseras. Flygplatsens ledningsenhet, eller där så är lämpligt den offentliga myndighet eller något annat organ som reglerar flygplatsens ledningsenhet, ska säkerställa att all infrastruktur eller anläggning som faller under definitionen för *centraliserad infrastruktur* ska betecknas som sådan och att kraven som anges i detta kapitel uppfylls för denna infrastruktur eller anläggning.
5. När användarkommittén inte samtycker med flygplatsens ledningsenhets beslut att centralisera, eller att inte centralisera, en infrastruktur eller omfattningen av centraliseringen, får den be en oberoende tillsynsmyndighet i den berörda medlemsstaten att besluta om huruvida den berörda infrastrukturen ska centraliseras eller ej, och i vilken utsträckning.
6. Leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska få fri tillgång till flygplatsens infrastrukturer, centraliserade infrastrukturer och flygplatsens anläggningar i den utsträckning som är nödvändig för att göra det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Flygplatsens ledningsenhet eller i relevanta fall den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, eller där så är



lämpligt den offentliga myndigheten eller annan myndighet som reglerar flygplatsens ledningsenhet, eller i relevanta fall den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, får göra denna tillgång föremål för villkor som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

7. Det disponibla utrymmet för marktjänster på flygplatsen ska fördelas mellan de olika leverantörerna av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering, vilket innefattar nya aktörer, allt efter vad som behövs för att de ska kunna utöva sina rättigheter och möjliggöra effektiv och lojal konkurrens grundad på regler och kriterier som är relevanta, genomblickbara och icke-diskriminerande.
8. Om ett beslut om omfattningen av den centraliserade infrastrukturen framförs till den oberoende tillsynsmyndigheten enligt punkt 5 i denna artikel ska förfarandet i artikel 6 i direktiv 2009/12/EG tillämpas.

#### *Artikel 28*

##### *Avgifter för centraliserade infrastrukturer och anläggningar*

1. Denna artikel ska endast tillämpas på flygplatser som har en årstrafik som inte understigit 2 miljoner passagerarrörelser eller minst 50 000 ton gods de föregående tre åren.
2. När användningen av flygplatsens centraliserade infrastrukturer eller anläggningar är föremål för en avgift ska flygplatsens ledningsenhet, eller där så är relevant den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, säkerställa att avgiftens nivå fastställs grundat på relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier.
3. Flygplatsens ledningsenhet eller där så är relevant den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet ska ha rätt att täcka sina kostnader och att göra en rimlig avkastning på tillgångar från de påförda avgifterna. Avgifterna ska utgöra vederlag för en tjänst.
4. Alla avgifter som anges i punkt 1 ska fastställas på enskild flygplatsnivå efter samråd med användarkommittén och med de företag som tillhandahåller marktjänster på flygplatsen. Flygplatsens ledningsenhet eller där så är relevant, den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, ska årligen ge användarkommittén och företagen som tillhandahåller marktjänster på flygplatsen information om de faktorer som utgör grunden för fastställandet av avgifterna. Informationen ska åtminstone innehålla
  - (a) en förteckning över de olika tjänster och infrastruktur som tillhandahålls mot avgifterna,
  - (b) den metod som används för att fastställa avgifterna,
  - (c) den övergripande kostnadsstrukturen vad gäller anläggningar och tjänster vilka avgifterna avser,
  - (d) inkomsterna från de olika avgifterna, den totala kostnaden för tjänsterna som de omfattar och avkastningen på tillgångar,
  - (e) all finansiering från offentliga myndigheter av anläggningarna och tjänsterna vilka avgifterna avser,

- (f) och det förutspådda resultatet av alla större föreslagna investeringar vad gäller dessas effekter på flygplatsens kapacitet.
5. Flygplatsens ledningsenhet ska offentliggöra nivån på avgifterna, inbegripet en detaljerad förteckning över de tillhandahållna tjänsterna, för att visa att alla uttagna avgifter för tillhandahållande av centraliserade infrastrukturer, utrymme för marktjänster och nödvändiga tjänster avseende tillhandahållande av marktjänster uteslutande används för att täcka hela eller en del av de tillhörande kostnaderna. I förekommande fall ska den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet meddela flygplatsens ledningsenhet om avgifternas nivåer, inbegripet en detaljerad förteckning över de tillhandahållna tjänsterna.
  6. Om användarkommittén inte samtycker till en avgift som fastställts av flygplatsens ledningsenhet, eller i förekommande fall, den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, får den be den oberoende tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten att besluta om nivån på avgiften.
  7. Om ett beslut om nivåerna på avgifterna framförs till den oberoende tillsynsmyndigheten enligt punkt 6 i denna artikel, ska förfarandet i artikel 6 i direktiv 2009/12/EG tillämpas.

*Artikel 29*  
*Rättslig uppdelning*

1. På flygplatser vars årliga trafikvolym inte understiger 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods under åtminstone de tre föregående åren ska flygplatsens ledningsenhet eller den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, om den tillhandahåller marktjänster till tredje man, fastställa en särskild juridisk enhet för tillhandahållandet av dessa marktjänster.

Denna enhet ska vad gäller sin rättsliga form, sin organisation och sin beslutsfattning vara oberoende av alla enheter som är inblandade i förvaltning av flygplatsens infrastruktur där flygplatsens ledningsenhet tillhandahåller marktjänster till tredje man, och av alla enheter som är inblandade i den centraliserade infrastrukturen där ledningsenheten för den centraliserade infrastrukturen tillhandahåller marktjänster till tredje man.

2. På flygplatser vars årliga trafikvolym inte understiger 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods under åtminstone de tre föregående åren får personerna som är ansvariga för förvaltningen av flygplatsens infrastruktur eller den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet inte delta direkt eller indirekt i företagsstrukturerna hos den oberoende enheten som tillhandahåller marktjänster.
3. Den juridiska enhet som tillhandahåller marktjänster enligt punkt 1 får inte ta emot någon ekonomisk korssubventionering från flygverksamheter i samband med förvaltningen av flygplatsens infrastruktur i fall där flygplatsens ledningsenhet tillhandahåller marktjänster, eller från flygverksamheter i samband med förvaltning av den centraliserade infrastrukturen i fall där ledningsenheten för den centraliserade infrastrukturen tillhandahåller marktjänster, vilket skulle låta den juridiska enheten

som tillhandahåller marktjänster att minska priserna det tar ut för sina marktjänster till tredje man.

4. I denna artikel avses med ledningsenhetens *luftfartsverksamhet* alla verksamheter som flygplatsens ledningsenhet utför vid sin respektive flygplats, vilka hör samman med tillhandahållandet av tjänster eller infrastrukturer åt flygplatsanvändare, leverantörer av marktjänster för deras verksamhet med luftfart, eller flygpassagerare som använder flygplatsen, såsom uttag av flygplatsavgifter, tilldelning av infrastrukturer och anläggningar, säkerhet och skyddsåtgärder vid flygplatsen. Icke-flygverksamheter inbegriper fastighetsverksamheter eller alla verksamheter i någon annan sektor än luftfart.
5. Vid slutet på varje budgetår ska en oberoende revisor verifiera situationen och offentligen förklara att sådan ekonomisk korssubventionering inte har förekommit. När den juridiska personen som tillhandahåller marktjänster får korssubventioner från icke-flygverksamheter ska enheten som förvaltar flygplatsens infrastruktur eller enheten som förvaltar den centraliserade infrastrukturen visa att detta är i överensstämmelse med punkt 3.

## Kapitel VI — Samordning av verksamheter och kvalitet

### *Artikel 30*

#### *Rollen för flygplatsens ledningsenhet i samordningen av marktjänster*

1. Flygplatsens ledningsenhet ska ansvara för en tillfredsställande samordning av marktjänstverksamheter på flygplatsen. Som marksamordnare ska flygplatsens ledningsenhet i synnerhet se till att verksamheterna för leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering följer flygplatsens förhållningsregler som anges i artikel 31.
2. Dessutom gäller följande för flygplatser med en årstrafik som inte understiger 5 miljoner passagerare eller 100 000 ton gods för de senaste tre på varandra följande åren:
  - (a) De verksamheter som bedrivs av leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska som ett minimum uppfylla de kvalitetsstandarder som anges i artikel 32.
  - (b) Flygplatsens ledningsenhet ska säkerställa att de verksamheter som bedrivs av leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering samordnas via ett beslutsfattande i samarbete mellan flygplatser (*Collaborative Decision Making, CDM*) och via en tillfredsställande beredskapsplan.
3. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte EU:s konkurrensregler.
4. Flygplatsens ledningsenhet ska lämna in en årlig rapport om tillämpningen av åtgärderna i punkt 2 till Eurocontrols kommitté för kvalitets- och produktionsövervakning (*Performance Review Commission*). Organet för kvalitetsgranskning ska lämna in en sammanfattande rapport till kommissionen.

5. Flygplatsens ledningsenhet ska till den nationella godkännande myndigheten rapportera alla problem med leverantörerna av markttjänster eller flygplatsanvändare som utövar egenhantering på flygplatsen.

### *Artikel 31* *Uppföranderegler*

1. I denna artikel avses med *uppföranderegler* alla regler som definieras av flygplatsens ledningsenhet, en offentlig myndighet eller något annat organ som reglerar flygplatsen för att flygplatsen ska fungera tillfredsställande.
2. Flygplatsens ledningsenhet, en offentlig myndighet eller något annat organ som reglerar flygplatsen får fastställa uppföranderegler.
3. Uppförandereglerna ska följa följande principer:
  - (a) De ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på de olika leverantörerna av markttjänster och flygplatsanvändarna.
  - (b) De ska ha samband med det uppställda målet.
  - (c) De får inte leda till att tillträdet till marknaden eller utövandet av egenhantering i realiteten blir mindre omfattande än vad som föreskrivs denna förordning.
4. På förslag från ledningsenheten kan en medlemsstat i förekommande fall
  - (a) förbjuda en leverantör av markttjänster eller en flygplatsanvändare som utövar egenhantering att utföra sin tjänst respektive utöva egenhantering, om denne leverantör eller användare inte följer uppförandereglerna,
  - (b) ålägga de leverantörer som tillhandahåller markttjänster på flygplatsen att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt medverka till att fullgöra den skyldighet att utföra offentlig service som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar, inbegripet skyldigheten att säkerställa tjänsternas kontinuitet.

### *Artikel 32* *Lägsta kvalitetsstandarder*

1. I denna artikel avses med *lägsta kvalitetsstandarder* krav på en lägsta kvalitetsnivå för markttjänster.
2. På flygplatser där årstrafiken inte understiger 5 miljoner passagerarrörelser eller 100 000 ton gods under åtminstone de föregående tre åren ska flygplatsens ledningsenhet eller i förekommande fall, den offentliga myndigheten eller något annat organ som reglerar flygplatsen, fastställa lägsta kvalitetsstandarder för utförandet av markttjänster.
3. Leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska uppfylla dessa lägsta kvalitetsstandarder. Dessutom ska flygplatsanvändare och

leverantörer av markttjänster uppfylla de lägsta kvalitetsstandarderna i sina avtalsförhållanden.

4. De lägsta kvalitetsstandarderna ska i synnerhet omfatta följande områden: operativ förmåga, utbildning, information och hjälp till passagerare, i synnerhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004<sup>18</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006<sup>19</sup>, CDM, säkerhet, skydd, beredskapsåtgärder och miljön.
5. De lägsta kvalitetsstandarderna ska vara rättvisa, genomblickbara, icke-diskriminerande och inte påverka tillämplig unionslagstiftning, inbegripet förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 1107/2006. De ska vara konsekventa, proportionerliga och relevanta vad gäller kvaliteten på flygplatsens verksamheter. I detta avseende ska vederbörlig hänsyn tas till kvaliteten på tull-, flygplatssäkerhets- och invandringsförfaranden.
6. De lägsta kvalitetsstandarderna ska följa specifikationerna som fastställs av kommissionen. Kommissionen ska ges befogenhet att anta specifikationer via delegerade akter enligt artikel 42.
7. Innan den fastställer dessa standarder ska flygplatsens ledningsenhet samråda med användarkommittén och leverantörerna av markttjänster.

### *Artikel 33*

#### *Rapporteringskrav om utförandet av markttjänster*

1. På flygplatser där årstrafiken inte understiger 5 miljoner passagerarrörelser eller 100 000 ton gods under minst tre på varandra följande år ska leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering rapportera om sin operativa förmåga till kommissionen.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta detaljerade specifikationer avseende innehållet i och spridandet av rapporteringskrav med hjälp av en delegerad akt i enlighet med artikel 42.

### *Artikel 34*

#### *Utbildning*

1. Leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska se till att deras anställda som är inblandade i tillhandahållandet av markttjänster, inbegripet ledning av personal och chefer, regelbundet genomgår specifik och återkommande utbildning för att de ska kunna utföra sina tilldelade arbetsuppgifter.
2. Varje anställd som är inblandad i tillhandahållandet av markttjänster ska genomgå minst två dagars utbildning som är relevant för arbetsuppgifterna som den anställde

---

<sup>18</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1.

<sup>19</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

tilldelats. Varje anställd ska genomgå relevant utbildning när denne börjar på ett nytt arbete eller när en ny arbetsuppgift tilldelas den anställde.

3. När så är relevant för den aktuella verksamheten med marktjänster ska utbildningen minst omfatta
- (a) säkerhet, inbegripet säkerhetskontroll, verksamhetens säkerhet, utrustningens säkerhet och hantering av säkerhetshot,
  - (b) farligt gods,
  - (c) säkerhet på flygsidan (airside), inbegripet säkerhetsfilosofi, säkerhetsbestämmelser, faror, mänskliga faktorer, markörer och skyltning på flygsidan, nödsituationer, förebyggande av skada orsakad av främmande föremål (FOD), personligt skydd, olyckor-tillbud-händelser som kunde ha lett till olyckor, och säkerhetstillsyn på flygsidan,
  - (d) förarutbildning för flygsidan, inbegripet allmänna ansvar och förfaranden (förfaranden vid minskad sikt), fordonsutrustning, flygplatsbestämmelser och utformning av trafik- och manöverområden,
  - (e) verksamheter med och ledning av verksamheter med marktjänstutrustning (GSE), inbegripet underhåll av GSE och GSE-verksamheter,
  - (f) kontroll av lastning, inbegripande allmän kompetens och medvetenhet om vikt och balans, flygplans strukturella lastbegränsningar, standardiserade lastenheter, lastning av bulklast, lastschema, vågtabeller/-scheman, lastningsinstruktionsrapport (LIR), lastningsmeddelanden och lastkontroll av farligt gods,
  - (g) funktionell utbildning för passagerarhantering, inbegripet utbildning om passagerarbrygga och passagerarinformation och -hjälp i enlighet med förordningarna (EG) nr 261/2004 och (EG) nr 1107/2006,
  - (h) funktionell utbildning för bagagehantering,
  - (i) utbildning om flygplans handhavande och lastning,
  - (j) markförflyttning av flygplan, inbegripet verksamheter med markförflyttning av flygplan, manövrering av utrustning, förfaranden för inkoppling och fränkoppling av utrustning till och från flygplan, handsignaler för markförflyttning av flygplan, rangering av flygplan och hjälp vid markförflyttning av flygplan,
  - (k) hantering av last och post, inbegripet tillämpliga förbud och begränsningar av handel med gods,
  - (l) samordningsutbildning för omvändning av flygplan,
  - (m) miljö, inbegripet kontroll av spill, utsläppshantering och avfallshantering,
  - (n) nödåtgärder och beredskapshantering,

- (o) rapporteringssystem,
  - (p) direktentreprenad av kvalitetskontroll.
4. Varje leverantör av mark tjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska årligen rapportera om efterlevnaden av sin utbildningsskyldighet till flygplatsens ledningsenhet.

*Artikel 35*  
*Underleverantörer*

1. Utan att påverka punkterna 2, 3 och 4 får leverantörer av mark tjänster anställa underleverantörer.
2. Flygplatsanvändare som utövar egenhantering får lägga ut mark tjänsterna på underleverantörer endast när de tillfälligt inte kan utöva egenhanteringen på grund av force majeure.
3. Underleverantörer får inte lägga ut mark tjänster på andra underleverantörer.
4. En leverantör av mark tjänster enligt artikel 11.1 får inte lägga ut mark tjänster till underleverantörer förutom om denne tillfälligt inte kan tillhandahålla dessa mark tjänster på grund av force majeure.
5. Alla leverantörer av mark tjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder en eller flera underleverantörer ska se till att underleverantörerna fullgör skyldigheterna för leverantörer av mark tjänster enligt denna förordning.
6. Alla leverantörer av mark tjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder sig av en eller flera underleverantörer ska informera flygplatsens ledningsenhet om de aktuella underleverantörernas namn och verksamheter.
7. När en leverantör av mark tjänster ansöker om tillstånd att tillhandahålla mark tjänster enligt urvals förfarandet som fastställs i artikel 7 ska denne ange antalet av, verksamheten för och namnen på de underleverantörer som denne tänker använda sig av.

## **Kapitel VII — Internationella förbindelser**

*Artikel 36*  
*Förbindelser med tredjeland*

1. Utan att påverka unionens internationella åtaganden får kommissionen, i enlighet med gransknings förfarandet i artikel 43.3, besluta att en medlemsstat eller medlemsstater ska vidta åtgärder, inbegripet fullständigt eller delvis upphävande av rätten att få tillgång till mark tjänstmarknaden inom sitt territorium vad gäller leverantörer av mark tjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från det tredjelandet, med avsikten att åtgärda det aktuella tredjelandets diskriminerande

beteende, om ett tredjeland vad gäller tillträde till markttjänst- eller egenhanteringsmarknaden

- (a) inte rättsligt eller faktiskt beviljar leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från en medlemsstat behandling som är jämförbar med den som medlemsstaten beviljar leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från det tredjelandet vid sina flygplatser, eller
  - (b) rättsligt eller faktiskt beviljar leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från en medlemsstat mindre gynnsam behandling än den vilken den beviljar sina egna leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering, eller
  - (c) beviljar leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från andra tredjeländer gynnsammare behandling än vad leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från en medlemsstat.
2. En leverantör av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering från ett tredjeland ska anses vara en juridisk eller fysisk person vilket fastställts i enlighet med det tredjelandets lagar och ha sitt registrerade säte, huvudkontor eller huvudsakliga verksamhet i det tredjelandets territorium.
  3. Unionen och/eller medlemsstaten ska se till att vad gäller marknadstillträde i tredjeländer ska det inte förekomma någon diskriminering mellan unionens flygplatsanvändare som tillhandahåller markttjänster till tredje man och andra leverantörer av markttjänster i unionen.

## **Kapitel VIII — Rapporterings- och övervakningsskyldigheter**

### *Artikel 37*

#### *Medlemsstatens rapporteringskyldigheter*

1. Medlemsstater ska före den 1 juli varje år till kommissionen lämna in förteckningen över flygplatser som är föremål för minst en av de begränsningar av tillträde till marknaden som fastställs i artikel 6.2 eller artikel 14.
2. Medlemsstaterna ska före den 1 juli varje år till kommissionen lämna in förteckningen över leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som godkänts av medlemsstaten i enlighet med kapitel IV om godkännandeförfaranden.

### *Artikel 38*

#### *Offentliggörande av förteckningar över flygplatser*

Vid slutet av varje år ska kommissionen offentliggöra följande information i *Europeiska unionens officiella tidning*:



- (a) En förteckning över unionens flygplatser vars årstrafik inte understiger 5 miljoner passagerarrörelser eller 100 000 ton gods under åtminstone de tre föregående åren.
- (b) En förteckning över unionens flygplatser vars årstrafik inte understiger 2 miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton god under åtminstone de tre föregående åren.
- (c) En förteckning över unionens flygplatser som är öppna för kommersiell trafik.
- (d) En förteckning över flygplatser som är föremål för begränsningar i enlighet med artiklarna 6.2 eller 14.
- (e) En förteckning över leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som är godkända i enlighet med kapitel IV om godkännandeförfaranden.

### *Artikel 39*

#### *Utvärderings- och informationsrapport*

1. Kommissionen ska lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av denna förordning senast 5 år efter tillämpningsdagen för denna förordning. Rapporten ska bland annat bedöma varje form av betydande inverkan på kvaliteten på marktjänsterna, anställnings- och arbetsvillkoren. Rapporten ska inbegripa följande uppsättning huvudindikatorer och kriterier för ett urval flygplatser:
  - (a) Ett medelvärde för antalet leverantörer av marktjänster vid unionens flygplatser för de 11 tjänstekategorierna.
  - (b) Antalet flygplatsanvändare som utövar egenhantering vid varje unionsflygplats för de 11 tjänstekategorierna.
  - (c) Antalet flygplatser där antalet leverantörer av marktjänster är begränsat, och värdet på begränsningen eller begränsningarna.
  - (d) Antalet företag som har ett godkännande från en medlemsstat och som är verksamma i en annan medlemsstat.
  - (e) Yttrande från berörda parter om godkännandesystemet (godkännandekriterier, genomförandeproblem, pris, osv.).
  - (f) Antalet leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som är verksamma i unionen (totalt).
  - (g) Pris- och förvaltningssystem för centraliserade infrastrukturer vid varje flygplats.
  - (h) Flygplatsens ledningsenhets marknadsandel inom affärsområdet marktjänster vid varje flygplats, för de 11 tjänstekategorierna.
  - (i) Marknadsandelen för flygplatsanvändare som utövar egenhantering vid varje flygplats, för alla tjänstekategorier.

- (j) Säkerhetsolyckor rörande marktjänster.
  - (k) Ett yttrande från berörda parter om kvaliteten på marktjänsterna vid flygplatser uttryckt som personalens kompetens, miljö, säkerhet och samordning av verksamheter (CDM, beredskapsåtgärder, utbildning i flygplatsens sammanhang, underleverantörer).
  - (l) Lägsta kvalitetsstandarder för marktjänstföretag.
  - (m) Utbildningens innehåll.
  - (n) Överföring av personal och dess konsekvens på de anställdas skydd.
  - (o) Anställnings- och arbetsvillkor inom marktjänstsektorn.
2. Kommissionen och medlemsstaterna ska samarbeta om insamlandet av informationen till rapporten som anges i punkt 1.
  3. Utifrån denna rapport kan kommissionen besluta om denna förordning behöver ses över.

## **Kapitel IX – Socialt skydd**

### *Artikel 40 Socialt skydd*

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning och med beaktande av unionens övriga bestämmelser får medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de anställdas rättigheter skyddas.

## **Kapitel X — Överklagande av beslut eller enskilda åtgärder**

### *Artikel 41 Rättsmedel*

1. Medlemsstater, eller i förekommande fall flygplatsers ledningsenheter, ska säkerställa att alla parter med ett legitimt intresse har rätt att överklaga beslut eller enskilda åtgärder som vidtagits enligt artikel 6.2 (marktjänster till tredje man), artiklarna 7 till 10 (urvalsförfarande), artikel 13 (flygplatser på öar), artiklarna 23 och 24 (godkännandebeslut), artikel 27 (tillgång till centraliserade infrastrukturer och anläggningar), artikel 28 (avgifter för centraliserade infrastrukturer och anläggningar) artikel 31 (uppföranderegler) och artikel 32 (lägsta kvalitetsstandarder).
2. Talan får föras inför en nationell domstol eller inför en annan statlig myndighet än flygplatsens ledningsenhet och som, vid behov, ska vara fristående från den statliga myndighet som kontrollerar flygplatsens ledningsenhet. Där så anges i denna förordning ska talan föras inför den oberoende tillsynsmyndigheten.

## Kapitel XI – Bestämmelser om genomförande- och delegerade befogenheter

### *Artikel 42*

#### *Utövande av delegering*

1. Rätten att anta delegerade akter tilldelas kommissionen på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 22, 32 och 33 ska ges på obestämd tid från och med tidsperioden från dagen för denna förordnings ikraftträdande.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 22, 32 och 33 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Beslutet om återkallande avslutar delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet. Det får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid en senare tidpunkt som anges i beslutet. Det påverkar inte giltigheten för delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 22, 32 och 33 ska träda i kraft endast om ingen invändning görs av Europaparlamentet eller rådet inom två månader efter det att akten överlämnades till Europaparlamentet och rådet eller om Europaparlamentet och rådet, innan fristen har löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Perioden ska förlängas med två månader på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

### *Artikel 43*

#### *Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. När kommitténs utlåtande ska inhämtas genom ett skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om ordföranden så beslutar eller om en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär inom tidsfristen för inlämnandet av yttrandet.
3. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. När kommitténs utlåtande ska inhämtas genom ett skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om ordföranden så beslutar eller om en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär inom tidsfristen för inlämnandet av yttrandet.

## Kapitel XII — Slutbestämmelser

### *Artikel 44 Upphävande*

Direktiv 96/67/EG ska upphöra att gälla med verkan från tillämpningsdagen för den här förordningen.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till denna förordning.

### *Artikel 45 Övergångsbestämmelser*

1. Leverantörer som valts i enlighet med artikel 11 i direktiv 96/67/EG före tillämpningsdagen för denna förordning ska fortsätta att ha befogenheter enligt villkoren som fastställts i direktiv 96/67/EG tills den inledningsvis planerade urvalsperioden har löpt ut.
2. Vid flygplatser där endast två leverantörer valdes per kategori med tjänster enligt artikel 6.2 i direktiv 96/67/EG och där ett minsta antal på tre leverantörer ska väljas enligt artikel 6.2 i denna förordning ska ett urvalsförfarande i enlighet med artiklarna 7 och 13 i denna förordning organiseras, så att den tredje leverantören väljs och kan påbörja verksamheten senast ett år efter tillämpningsdagen för denna förordning.
3. Godkännanden som utfärdats i enlighet med artikel 14 i direktiv 96/67/EG ska fortsätta att vara giltiga tills de går ut, och i alla händelser inte längre än två år efter tillämpningsdagen för denna förordning.
4. När ett företag får ett godkännande i enlighet med denna förordning ska det inom två månader begära annullering av alla dess godkännande eller godkännanden som utfärdats i enlighet med artikel 14 i direktiv 96/67/EG. Men om ett godkännande som utfärdats i enlighet med artikel 14 i direktiv 96/67/EG kommer att gå ut inom två månader efter utfärdandet av ett nytt godkännande i enlighet med denna förordning, ska företaget inte vara tvunget att begära annulleringen.
5. Artikel 26 i denna förordning ska inte gälla godkännanden som utfärdats i enlighet med artikel 14 i direktiv 96/67/EG.

### *Artikel 46 Ikraftträdande och tillämpning*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning ska gälla XX.XX.20XX [18 månader efter tillämpningsdagen].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

*På Europaparlamentets vägnar*  
*På rådets vägnar*

*Ordförande*  
*På rådets vägnar*

## BILAGA

### FÖRTECKNING ÖVER MARKTJÄNSTKATEGORIER

1. Administrativa marktjänster och övervakning omfattar underkategorierna
  - 1.1. tjänster i samband med ställföreträdarskap och samverkan med de lokala myndigheterna eller med varje annan person, utlägg gjorda för användarens räkning och tillhandahållande av lokaler åt dennes företrädare,
  - 1.2. kontroll av lastning, meddelanden och telekommunikationer,
  - 1.3. behandling, förvaring, hantering och administration av lastenheterna,
  - 1.4. varje annan övervakningstjänst före, under eller efter flygning, och varje annan administrativ tjänst som begärs av användaren.
2. Passagerartjänster omfattar varje form av information och tjänst, inbegripet de som tillhandahålls inom ramen för relevant EU-lagstiftning om passagerares rättigheter, till passagerarna vid avfärd, ankomst, transitering, i anslutning till eller utanför flygplatsen, inbegripet kontroll av biljetter, resehandlingar, incheckning av bagage och transport av bagage ända fram till sorteringsystemen.
3. Bagagehantering omfattar behandling av bagage i sorteringshallen, sortering av bagage, förberedelse av bagage inför avfärden, lastning och avlastning av bagage i de system som är avsedda att föra bagaget från flygplanet till sorteringshallen och omvänt.
4. Fraktgods och posthantering omfattar följande underkategorier:
  - 4.1. För fraktgods, både vid export och import eller transitering, den fysiska hantering av fraktgodset, den handläggning av tillhörande dokument, de tullformaliteter och andra skyddsåtgärder som överenskommit mellan parterna eller som omständigheterna kräver.
  - 4.2. För posten, både vid ankomst och avfärd, den fysiska hantering av posten, den hantering av tillhörande dokument och andra skyddsåtgärder som överenskommit mellan parterna eller som omständigheterna kräver.
5. Ramptjänster omfattar underkategorierna
  - 5.1. lotsning av flygplanet vid ankomst och avgång,
  - 5.2. tjänster i samband med parkering av flygplanet och tillhandahållande av lämpliga hjälpmedel,
  - 5.3. upprättande av kommunikationer mellan marken och förarkabinen,
  - 5.4. lastning och avlastning av flygplanet och tillhandahållande av nödvändiga hjälpmedel samt transport av besättning och passagerare mellan flygplanet och flygterminalen,

- 5.5. tjänster i samband med start av flygplanet och tillhandahållande av nödvändiga hjälpmedel,
- 5.6. förflyttning av flygplanet, både vid avgång och ankomst, tillhandahållande och insättning av nödvändiga hjälpmedel,
- 5.7. förflyttning av flygplanet, in- och avlastning av mat och dryck.
6. Rengöring och skötsel av flygplanet omfattar underkategorierna
  - 6.1. yttre och inre rengöring av flygplanet, skötsel av toaletter och vattensystem,
  - 6.2. luftkonditionering och uppvärmning av kabinen, borttagning av snö och is från flygplanet, avisning av flygplanet,
  - 6.3. inredning av kabinen med kabinutrustningar, förvaring av dessa utrustningar.
7. Bränsle- och oljepåfyllning omfattar underkategorierna
  - 7.1. organisering och verkställande av tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränslet, även om det finns intill flygplatsen, kontroll av levererad kvalitet och kvantitet,
  - 7.2. påfyllning av olja och andra vätskor.
8. Normalt underhåll omfattar följande underkategorier:
  - 8.1. De sedvanliga operationer som utförs före flygningen.
  - 8.2. De särskilda operationer som flygplatsanvändaren kräver.
  - 8.3. Tillhandahållande och administration av det material som krävs för underhåll och av reservdelar.
  - 8.4. Tillhandahållande av parkeringsplats och/eller en hangar för att utföra underhållet.
9. Flygoperationer och administration av besättningar omfattar underkategorierna
  - 9.1. förberedelse av flygning vid avgångsflygplatsen eller vid varje annan plats,
  - 9.2. tjänster under flygning, i förekommande fall, ändring av resvägen under flygningen,
  - 9.3. tjänster efter flygningen,
  - 9.4. administration av besättningen.
10. Transport på marken omfattar följande underkategorier:
  - 10.1. Organisation och utförande av transport av passagerare, besättning, bagage, gods och post mellan olika flygterminaler inom samma flygplats, dock med undantag av alla transporter mellan flygplan och andra platser.
  - 10.2. Varje specialtransport som begärs av flygplatsanvändaren.

11. Catering omfattar underkategorierna
- 11.1. samverkan med tjänsteleverantörer och med ledningsenheten,
- 11.2. lagring av mat, drycker och de tillbehör som krävs för beredningen,
- 11.3. rengöring av tillbehör,
- 11.4. beredning och leverans av material och livsmedel.