



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Comisión de Transportes y Turismo*

---

**2011/0397(COD)**

31.7.2012

**\*\*\*I**

## **PROYECTO DE INFORME**

sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Artur Zasada

Ponentes de opinión (\*):

Thomas Mann, Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

(\*) Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 50 del Reglamento

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta
- \*\*\* Procedimiento de aprobación
- \*\*\*I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- \*\*\*II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- \*\*\*III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

### ***Enmiendas a un proyecto de acto***

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en cursiva negrita. La utilización de la cursiva fina constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en negrita. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	33



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo

(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2011)0824),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0457/2011),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen motivado presentado, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo nº 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, por la Cámara de Diputados de Luxemburgo, en el que se afirma que el proyecto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 28 de marzo de 2012<sup>1</sup>,
  - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de 19 de julio de 2012<sup>2</sup>,
  - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
  - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales y de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (A7-0000/2012),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
  3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

---

<sup>1</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

<sup>2</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

## Enmienda 1

### Propuesta de Reglamento Considerando 10

#### *Texto de la Comisión*

(10) En el caso de determinadas categorías de servicios, el acceso al mercado puede tropezar con limitaciones por motivos de seguridad, protección, capacidad y espacio disponible. Así pues, debe ser posible limitar el número de agentes autorizados para prestar dichos servicios de asistencia.

#### *Enmienda*

(10) En el caso de determinadas categorías de servicios, el acceso al mercado puede tropezar con limitaciones por motivos de seguridad, protección, capacidad y espacio disponible. Así pues, debe ser posible limitar el número de agentes autorizados para prestar dichos servicios de asistencia. ***Estas limitaciones podrán diferir de una terminal a otra dentro de un mismo aeropuerto siempre y cuando se apliquen de manera no discriminatoria, no generen distorsión de la competencia y sean conformes a las disposiciones del presente Reglamento.***

Or. pl

## Enmienda 2

### Propuesta de Reglamento Considerando 11

#### *Texto de la Comisión*

(11) En determinados casos, las limitaciones arriba mencionadas pueden alcanzar una intensidad tal que resulte justificada la imposición de restricciones de acceso al mercado o del ejercicio de la autoasistencia, siempre que dichas restricciones sean pertinentes, objetivas, transparentes y no discriminatorias. En tales casos, conviene autorizar a los Estados miembros a solicitar excepciones a las disposiciones del presente Reglamento.

#### *Enmienda*

(11) En determinados casos, las limitaciones arriba mencionadas pueden alcanzar una intensidad tal que resulte justificada la imposición ***temporal de*** restricciones de acceso al mercado o del ejercicio de la autoasistencia, siempre que dichas restricciones sean pertinentes, objetivas, transparentes y no discriminatorias. En tales casos, conviene autorizar a los Estados miembros a solicitar excepciones a las disposiciones del presente Reglamento.

Or. pl

**Enmienda 3**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) Conviene consultar a **los usuarios de aeropuerto** en el momento de seleccionar a los agentes de asistencia, dado que son los primeros interesados en la calidad y el precio de los servicios de asistencia.

*Enmienda*

(14) **Dada la necesidad de atender a las necesidades de los usuarios de aeropuerto**, conviene consultar a **estos** en el momento de seleccionar a los agentes de asistencia, dado que son los primeros interesados en la calidad y el precio de los servicios de asistencia.

Or. pl

**Enmienda 4**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 19**

*Texto de la Comisión*

(19) La concesión de dicha autorización debe estar sujeta al cumplimiento de condiciones mínimas, con el fin de garantizar que todos los proveedores de servicios y los usuarios que practican la autoasistencia poseen **la solidez económica suficiente, las condiciones necesarias de honorabilidad**, la cobertura de seguro adecuada y un **buen** conocimiento de las operaciones de asistencia **y del entorno aeroportuario**, así como para velar por la existencia de condiciones de competencia equitativas.

*Enmienda*

(19) La concesión de dicha autorización debe estar sujeta al cumplimiento de condiciones mínimas, con el fin de garantizar que todos los proveedores de servicios y los usuarios que practican la autoasistencia **cumplen al menos los requisitos en materia de seguridad y** poseen la cobertura de seguro adecuada y un conocimiento de las operaciones de asistencia así como para velar por la existencia de condiciones de competencia equitativas.

Or. pl

**Enmienda 5**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 23**

*Texto de la Comisión*

(23) La entidad gestora del aeropuerto también puede prestar servicios de asistencia en tierra. Al mismo tiempo, teniendo en cuenta que dicha entidad puede ejercer mediante sus decisiones una influencia considerable en la competencia entre agentes de asistencia, conviene requerir a los aeropuertos que incluyan los servicios de asistencia en tierra en una entidad jurídica *separada* de la entidad que gestiona las infraestructuras.

*Enmienda*

(23) La entidad gestora del aeropuerto también puede prestar servicios de asistencia en tierra. Al mismo tiempo, teniendo en cuenta que dicha entidad puede ejercer mediante sus decisiones una influencia considerable en la competencia entre agentes de asistencia, conviene requerir a los aeropuertos que incluyan los servicios de asistencia en tierra en una entidad jurídica ***funcionalmente diferenciada*** de la entidad que gestiona las infraestructuras.

Or. pl

**Enmienda 6**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 26 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(26 bis) A fin de garantizar un adecuado nivel de seguridad en todos los aeropuertos, los requisitos sobre calidad mínima de los servicios de asistencia en tierra deberán ser conformes a las normas relativas a la seguridad y a los sistemas de gestión establecidos por las disposiciones pertinentes de la Unión.***

Or. pl

**Enmienda 7**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 30**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(30) Los derechos reconocidos por la presente Directiva solo deben aplicarse a los agentes de asistencia en tierra y a los

(30) Los derechos reconocidos por la presente Directiva solo deben aplicarse a los agentes de asistencia en tierra y a los



usuarios que practiquen la autoasistencia originarios de terceros países en condiciones de estricta reciprocidad. En ausencia de reciprocidad, la Comisión debe estar habilitada para decidir que uno o varios Estados miembros suspendan estos derechos en relación con estos proveedores o usuarios.

usuarios que practiquen la autoasistencia originarios de terceros países en condiciones de estricta reciprocidad. En ausencia de reciprocidad, la Comisión debe estar habilitada para decidir, **bien por propia iniciativa bien a instancias de un Estado miembro**, que uno o varios Estados miembros suspendan estos derechos en relación con estos proveedores o usuarios.

Or. pl

## **Enmienda 8**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Considerando 32**

#### *Texto de la Comisión*

(32) A fin de garantizar a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia la aplicación de requisitos armonizados en materia de seguros, conviene delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en lo que respecta a los requisitos en materia de seguros para los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practican la autoasistencia. Con objeto de velar por la existencia de **requisitos armonizados y debidamente actualizados en lo que respecta a las normas mínimas de calidad de los servicios de asistencia en tierra y a las** obligaciones de información impuestas a los agentes de asistencia y a los usuarios que practican la autoasistencia, conviene delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en lo que respecta a **las especificaciones de las normas mínimas de calidad para los servicios de asistencia en tierra y a** las especificaciones relativas al contenido y la difusión de los informes que deben presentar los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practican la autoasistencia. Es

#### *Enmienda*

(32) A fin de garantizar a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia la aplicación de requisitos armonizados en materia de seguros, conviene delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado **de Funcionamiento de la Unión Europea** en lo que respecta a los requisitos en materia de seguros para los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practican la autoasistencia. Con objeto de velar por la existencia de obligaciones de información **armonizadas y debidamente actualizadas** impuestas a los agentes de asistencia y a los usuarios que practican la autoasistencia, conviene delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en lo que respecta a las especificaciones relativas al contenido y la difusión de los informes que deben presentar los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practican la autoasistencia. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, en particular, con la participación de expertos y del Comité de

particularmente importante que la Comisión lleve a cabo consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, en particular, con la participación de expertos y del Comité de diálogo *social* sectorial específico establecido por la Decisión 98/500/CE.

diálogo sectorial específico establecido por la Decisión 98/500/CE *de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea\**.  
*Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.*

---

\* *DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.*

Or. pl

**Enmienda 9**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 32 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(32 bis) Habida cuenta de las condiciones específicas de la asistencia en tierra mediante sillas de ruedas y otros equipos médicos y de asistencia utilizados por los pasajeros con discapacidad o con movilidad reducida, así como la medida en que la autonomía de estos pasajeros depende de estos equipos, los contratos de seguros suscritos por los prestadores de servicios de asistencia en tierra deberán garantizar una indemnización total por los perjuicios derivados del extravío de estos equipos o de los daños causados a los mismos.*

Or. pl

**Enmienda 10**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Los agentes de asistencia en tierra tendrán libre acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra a terceros en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores.

*Enmienda*

1. Los agentes de asistencia en tierra ***que tengan su sede en el territorio de la Unión*** tendrán libre acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra a terceros en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores.

Or. pl

**Enmienda 11**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 2 – subapartado 2**

*Texto de la Comisión*

No obstante, los Estados miembros no podrán limitar este número a menos de dos agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia en tierra o, en el caso de los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, a menos de tres agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia.

*Enmienda*

No obstante, los Estados miembros no podrán limitar este número a menos de dos agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia en tierra o, en el caso de los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, a menos de tres agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia ***o, en el caso de los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 35 millones de pasajeros o 350 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, a menos de cuatro agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia.***

Or. pl

**Enmienda 12**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 bis. Los Estados miembros, teniendo en cuenta la situación específica de determinados aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 35 millones de pasajeros o 350 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, podrán suspender la decisión de limitar a no menos de cuatro el número de operadores por un período no superior a cinco años a partir del ...\*. Los Estados miembros comunicarán de inmediato su decisión a la Comisión.***

---

***\* DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.***

Or. pl

**Enmienda 13**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 2 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 ter. Las limitaciones a que se refiere el apartado 2 podrán diferir de una terminal a otra dentro de un mismo aeropuerto siempre y cuando se apliquen de manera no discriminatoria, no generen distorsión de la competencia y sean conformes a las disposiciones del presente Reglamento.***

Or. pl

**Enmienda 14**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – subapartado 1 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

En los aeropuertos en los que el número de agentes de asistencia esté limitado a dos o más de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, o con el artículo 14, apartado 1, letras a) y c), al menos uno de los agentes autorizados no deberá estar directamente o indirectamente controlado:

*Enmienda*

En los aeropuertos en los que el número de agentes de asistencia esté limitado a dos o más de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, o con el artículo 14, apartado 1, letras a), c) **y c bis)**, al menos uno de los agentes autorizados no deberá estar directamente o indirectamente controlado:

Or. pl

**Enmienda 15**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 4 – guión 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***- cuatro agentes de asistencia para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 35 millones de pasajeros o 350.000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, bajo reserva del período de suspensión de cinco años a que se refiere el artículo 6, apartado 2 bis.***

Or. pl

**Enmienda 16**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 bis. Los aeropuertos cuyo tráfico anual haya sido igual o superior a 35 millones de pasajeros o 350.000 toneladas de carga durante el menos tres años consecutivos y cuyo tráfico anual no alcance posteriormente el umbral mínimo de 35***

*millones de pasajeros o 350.000 toneladas de carga, mantendrán su mercado abierto a agentes de asistencia a terceros durante al menos los tres años siguientes a aquel en que no se alcanzó el umbral mínimo.*

Or. pl

**Enmienda 17**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Los agentes autorizados a prestar servicios de asistencia en tierra en un aeropuerto cuando su número esté limitado en los casos previstos en el artículo 6 o en el artículo 14, serán elegidos mediante un procedimiento de licitación abierto, transparente e imparcial.

*Enmienda*

1. Los agentes autorizados a prestar servicios de asistencia en tierra en un aeropuerto cuando su número esté limitado en los casos previstos en el artículo 6 o en el artículo 14, serán elegidos mediante un procedimiento de licitación abierto, transparente e imparcial. ***Previa consulta al Comité de usuarios, la autoridad adjudicadora podrá dividir estos servicios de asistencia en tierra en subcategorías y organizar un procedimiento de licitación independiente para cada una de ellas.***

Or. pl

**Enmienda 18**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – apartado 2 – letra b (nueva)**

*Texto de la Comisión*

b) en todos los demás casos, una autoridad competente independiente de la entidad gestora del aeropuerto.

*Enmienda*

b) en todos los demás casos: una autoridad competente independiente de la entidad gestora del aeropuerto ***y sin ninguna relación empresarial, directa o indirecta, con las actividades del mismo.***

Or. pl

**Enmienda 19**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

3. El Comité de usuarios no **tendrá** acceso a las candidaturas de los solicitantes en ninguna fase del procedimiento de selección. La entidad gestora del aeropuerto **no tendrá acceso a** las candidaturas de los solicitantes **en ninguna fase del procedimiento de selección, si no es la autoridad adjudicadora.**

*Enmienda*

3. El Comité de usuarios, **y la entidad gestora del aeropuerto si no es la autoridad adjudicadora,** no **tendrán** acceso a las candidaturas de los solicitantes en ninguna fase del procedimiento de selección. **A instancias del Comité de usuarios, o de la entidad gestora del aeropuerto si no es la autoridad adjudicadora, la autoridad adjudicadora facilitará un resumen de** las candidaturas de los solicitantes **y velará por que dicho resumen no contenga ninguna información confidencial.**

Or. pl

**Enmienda 20**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8 – apartado 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) la demostración del solicitante de su capacidad y su compromiso por escrito en materia de aplicación de las disposiciones pertinentes, en particular, la legislación laboral **y los convenios colectivos aplicables** y las normas de conducta y los requisitos de calidad **del** aeropuerto.

*Enmienda*

b) la demostración del solicitante de su capacidad y su compromiso por escrito en materia de aplicación de las disposiciones pertinentes, en particular, la legislación laboral, las normas de conducta **del aeropuerto de que se trate** y los requisitos de calidad **y las disposiciones de los convenios colectivos aplicables que regulan las condiciones de contratación en la categoría de los servicios de asistencia en tierra para la cual el solicitante haya presentado una oferta con vistas a ejercer su actividad en el** aeropuerto.

Or. pl

**Enmienda 21**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) la coherencia y la verosimilitud del plan empresarial con arreglo al cálculo de los costes;

*Enmienda*

a) la coherencia y la verosimilitud del plan empresarial con arreglo al cálculo de los costes ***establecido para el período previsto en las condiciones de la licitación;***

Or. pl

**Enmienda 22**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 3 – letra c**

*Texto de la Comisión*

c) la adecuación de los recursos materiales en términos de disponibilidad de equipo y ***comportamiento medioambiental de los equipos;***

*Enmienda*

c) la adecuación de los recursos materiales en términos de disponibilidad de equipo y ***estado operativo de los mismos;***

Or. pl

**Enmienda 23**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 3 – letra c bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c bis) adecuación del empleo y de las condiciones de empleo, incluida la conservación de los derechos de los trabajadores en caso de traslado del personal por cambio de prestador de servicios de asistencia en tierra, que comporte la aplicación de lo dispuesto en la Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los***



*trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad, de conformidad con el artículo 12 del presente Reglamento, y la obligación de aplicar los convenios colectivos oportunos.*

---

*DO L 82 de 22.03.01, p. 16.*

Or. pl

**Enmienda 24**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – apartado 3 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*g) las repercusiones medioambientales.*

*Enmienda*

*g) el cumplimiento de los requisitos medioambientales aplicables.*

Or. pl

**Enmienda 25**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. El agente de asistencia comenzará a prestar sus servicios en el plazo de un mes a partir de la fecha de inicio indicada en el anuncio de licitación. A petición del agente de asistencia y previa consulta al Comité de usuarios, la autoridad adjudicadora podrá prorrogar dicho período por un máximo de seis meses. Una vez transcurrido dicho plazo, la autorización dejará de ser válida.

*Enmienda*

2. El agente de asistencia comenzará a prestar sus servicios en el plazo de un mes a partir de la fecha de inicio indicada en el anuncio de licitación. A petición del agente de asistencia y previa consulta al Comité de usuarios, la autoridad adjudicadora podrá prorrogar dicho período por un máximo de seis meses. Una vez transcurrido dicho plazo, la autorización dejará de ser válida. ***El Estado miembro podrá, a propuesta de la entidad gestora del aeropuerto, imponer una sanción financiera al prestador de servicios de asistencia en tierra que no empiece a***

***ofrecer sus servicios dentro del plazo señalado.***

Or. pl

**Enmienda 26**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. Cuando una entidad gestora del aeropuerto que preste servicios de asistencia en tierra de conformidad con el apartado 1 deje de cumplir las condiciones establecidas en dicho apartado, el agente de asistencia podrá continuar prestando sus servicios durante un período de ***cinco años*** sin estar sujeto al procedimiento de selección previsto en los artículos 7 a 10. Al finalizar el período de ***cinco años***, el agente de asistencia informará a la autoridad adjudicadora con la suficiente antelación y al menos seis meses antes de que expire dicho período. Podrán aplicarse sanciones financieras al agente de asistencia que no haya informado a la autoridad adjudicadora con la antelación suficiente, salvo que pueda demostrar razones de fuerza mayor. Si el agente de asistencia cesa su actividad antes de que finalice el período de ***cinco años***, se aplicará lo dispuesto en el artículo 10, apartados 4 y 5.

*Enmienda*

2. Cuando una entidad gestora del aeropuerto que preste servicios de asistencia en tierra de conformidad con el apartado 1 deje de cumplir las condiciones establecidas en dicho apartado, el agente de asistencia podrá continuar prestando sus servicios durante un período de ***doce meses*** sin estar sujeto al procedimiento de selección previsto en los artículos 7 a 10. Al finalizar el período de ***doce meses***, el agente de asistencia informará a la autoridad adjudicadora con la suficiente antelación y al menos seis meses antes de que expire dicho período. Podrán aplicarse sanciones financieras al agente de asistencia que no haya informado a la autoridad adjudicadora con la antelación suficiente, salvo que pueda demostrar razones de fuerza mayor. Si el agente de asistencia cesa su actividad antes de que finalice el período de ***doce meses***, se aplicará lo dispuesto en el artículo 10, apartados 4 y 5.

Or. pl

**Enmienda 27**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 14 – apartado 1 – letra c bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c bis) limitar a dos o tres agentes una o***

*varias de las categorías de servicios de asistencia en tierra contempladas en el artículo 6, apartado 2, para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 35 millones de pasajeros o 350 000 toneladas de carga, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3;*

Or. pl

**Enmienda 28**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 14 – apartado 10**

*Texto de la Comisión*

10. La duración de las excepciones concedidas por los Estados miembros en aplicación del apartado 1 no podrá ser superior a tres años, salvo en el caso de las concedidas en virtud del apartado 1, letras b) y c). A más tardar seis meses antes de finalizar dicho período, la solicitud de excepción será objeto de una nueva decisión del Estado miembro, que se someterá también al procedimiento previsto en el presente artículo.

*Enmienda*

10. La duración de las excepciones concedidas por los Estados miembros en aplicación del apartado 1 no podrá ser superior a tres años, salvo en el caso de las concedidas en virtud del apartado 1, letras b), c) *y c bis*). A más tardar seis meses antes de finalizar dicho período, la solicitud de excepción será objeto de una nueva decisión del Estado miembro, que se someterá también al procedimiento previsto en el presente artículo.

Or. pl

**Enmienda 29**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 14 – apartado 11 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***11 bis. Lo dispuesto en los apartados 10 y 11 del presente artículo se entenderá sin perjuicio del artículo 6, apartado 2 bis.***

Or. pl

**Enmienda 30**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 16 – apartado 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 bis. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos tres años consecutivos, la entidad gestora del aeropuerto podrá requerir a la empresa que desee prestar servicios de asistencia en tierra como agente de asistencia bien o usuario que practique la autoasistencia, que cumpla la totalidad o una parte de los requisitos estipulados en el presente capítulo.*

Or. pl

**Enmienda 31**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 17 – apartado 1 – letra c**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c) cumplan las condiciones financieras especificadas en el artículo 18;*

*suprimido*

Or. pl

**Enmienda 32**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 17 – apartado 1 – letra d**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d) cumplan lo dispuesto en materia de honorabilidad tal como se contempla en el artículo 19;*

*suprimido*

Or. pl

**Enmienda 33**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 18**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Artículo suprimido*

Or. pl

**Enmienda 34**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 19**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Artículo suprimido*

Or. pl

**Enmienda 35**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 22 – apartado 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. El seguro al que se refiere al apartado 1 garantiza una indemnización total de los perjuicios derivados del extravío o de los daños causados a los equipos médicos y de asistencia utilizados por los pasajeros con discapacidad o con movilidad reducida.***

Or. pl

**Enmienda 36**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 23 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. La autorización tendrá una validez de **cinco** años.

*Enmienda*

1. La autorización tendrá una validez de **diez** años.

Or. pl

**Enmienda 37**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 28 – apartado 4 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

4. Las tasas contempladas en el apartado 1 se establecerán a nivel del aeropuerto individual previa consulta al Comité de usuarios y con las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto. La entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas facilitará anualmente al Comité de usuarios y a las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto información sobre los elementos que servirán de base para determinar el nivel de las tasas. Dicha información deberá contener, como mínimo:

*Enmienda*

4. Las tasas contempladas en el apartado 1 se establecerán a nivel del aeropuerto individual previa consulta al Comité de usuarios y con las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto. La entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas facilitará anualmente al Comité de usuarios y a las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto información sobre los elementos que servirán de base para determinar el nivel de las tasas, ***bajo reserva de que todas las partes arriba citadas se obliguen a respetar en todo momento la estricta confidencialidad de dicha información.*** Dicha información deberá contener, como mínimo:

Or. pl

**Enmienda 38**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 29 – título**

*Texto de la Comisión*

Separación ***jurídica***

*Enmienda*

Separación ***funcional***

**Enmienda 39**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 29 – apartado 1 – párrafo primero**

*Texto de la Comisión*

En los aeropuertos cuyo volumen de tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, la entidad gestora del aeropuerto o la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas que preste servicios a terceros creará una entidad **jurídica** separada para la prestación de servicios de asistencia en tierra.

*Enmienda*

En los aeropuertos cuyo volumen de tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, la entidad gestora del aeropuerto o la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas que preste servicios a terceros creará una entidad separada para la prestación de servicios de asistencia en tierra.

**Enmienda 40**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 29 – apartado 1 – párrafo segundo**

*Texto de la Comisión*

Esta entidad será independiente ***en lo que respecta a su forma jurídica, su organización y su proceso de toma de decisiones, de cualquier otra entidad que se ocupe de la gestión*** de las infraestructuras del aeropuerto, cuando la entidad gestora del aeropuerto preste servicios de asistencia a terceros, y de cualquier otra entidad que se ocupe de las infraestructuras centralizadas, cuando la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas preste servicios de asistencia en tierra a terceros.

*Enmienda*

Esta entidad será ***funcionalmente*** independiente ***de la gestora*** de las infraestructuras del aeropuerto, cuando la entidad gestora del aeropuerto preste servicios de asistencia a terceros, y de cualquier otra entidad que se ocupe de las infraestructuras centralizadas, cuando la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas preste servicios de asistencia en tierra a terceros. ***La independencia funcional de la entidad queda garantizada si:***

- constituye una unidad comercial con contabilidad separada***
- presta servicios a otras entidades de manera no discriminatoria***

*- posee una plantilla de gestión diferenciada e independiente en el ámbito decisorio, con posibilidades limitadas de traslado laboral entre la entidad y el gestor del aeropuerto*

*- posee un lugar de trabajo físicamente diferenciado*

Or. pl

**Enmienda 41**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 29 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

3. La entidad *jurídica* que preste servicios de asistencia en tierra contemplada en el apartado 1 no podrá recibir subvenciones cruzadas procedentes de actividades aeronáuticas relacionadas con la gestión de la infraestructura del aeropuerto cuando la entidad gestora del aeropuerto preste servicios de asistencia en tierra, o de actividades aeronáuticas relacionadas con la gestión de las infraestructuras centralizadas cuando la entidad gestora de estas preste servicios de asistencia en tierra que permitirían a la entidad *jurídica* que preste servicios de asistencia en tierra reducir los precios de sus servicios de asistencia a terceros.

*Enmienda*

3. La entidad que preste servicios de asistencia en tierra contemplada en el apartado 1 no podrá recibir subvenciones cruzadas procedentes de actividades aeronáuticas relacionadas con la gestión de la infraestructura del aeropuerto cuando la entidad gestora del aeropuerto preste servicios de asistencia en tierra, o de actividades aeronáuticas relacionadas con la gestión de las infraestructuras centralizadas cuando la entidad gestora de estas preste servicios de asistencia en tierra que permitirían a la entidad que preste servicios de asistencia en tierra reducir los precios de sus servicios de asistencia a terceros.

Or. pl

**Enmienda 42**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 29 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

5. Al final de cada ejercicio financiero un auditor independiente comprobará *la situación y declarará públicamente que*

*Enmienda*

5. Al final de cada ejercicio financiero un auditor independiente *comprobará que la entidad sea funcionalmente*



*dicha* financiación cruzada no ha tenido lugar. Cuando la entidad *jurídica* que preste servicios de asistencia en tierra obtenga financiación cruzada procedente de actividades distintas de las aeronáuticas, **la entidad gestora** de la infraestructura del aeropuerto o la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas demostrarán que ello se ajusta a lo dispuesto en el apartado 3.

**independiente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1, y que la financiación cruzada a que se refiere el apartado 3** no ha tenido lugar **El gestor de la infraestructura aeroportuaria, a propuesta de la autoridad competente, transmitirá las pruebas de que se ha realizado la citada auditoría.** Cuando la entidad que preste servicios de asistencia en tierra obtenga financiación cruzada procedente de actividades distintas de las aeronáuticas, **el gestor** de la infraestructura del aeropuerto o la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas demostrará, **en base a la citada auditoría,** que ello se ajusta a lo dispuesto en el apartado 3.

Or. pl

**Enmienda 43**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 31 – apartado 4 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) prohibir a un agente de asistencia o usuario que practique la autoasistencia que ejecute su prestación, si el agente o el usuario incumplen las normas de conducta;

*Enmienda*

a) **imponer una sanción financiera o limitar o incluso** prohibir a un agente de asistencia o usuario que practique la autoasistencia que ejecute su prestación, si el agente o el usuario incumplen las normas de conducta;

Or. pl

**Enmienda 44**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al

*Enmienda*

2. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al

menos los tres años anteriores, la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la autoridad pública o cualquier otra entidad que controle el aeropuerto establecerá normas mínimas de calidad de los servicios de asistencia en tierra.

menos los tres años anteriores, la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la autoridad pública o cualquier otra entidad que controle el aeropuerto establecerá normas mínimas de calidad de los servicios de asistencia en tierra **y las comunicará de inmediata a la Comisión. Las normas mínimas de calidad establecidas por la entidad gestora del aeropuerto deberán ser refrendados por la autoridad pública competente.**

Or. pl

**Enmienda 45**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

6. Las normas mínimas de calidad cumplirán las especificaciones establecidas **por la Comisión. La Comisión estará facultada para adoptar estas especificaciones mediante actos delegados de conformidad con el artículo 42.**

*Enmienda*

6. Las normas mínimas de calidad cumplirán las especificaciones establecidas **en el anexo 1 bis al presente Reglamento.**

Or. pl

**Enmienda 46**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 6 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**6 bis. Como mínimo una vez al año, la entidad gestora del aeropuerto informará al Comité de usuarios sobre el grado de cumplimiento de las normas de calidad mínima vigentes por los prestadores de servicios de asistencia en tierra y de los usuarios que practiquen la autoasistencia.**

Or. pl

**Enmienda 47**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 bis. La entidad gestora del aeropuerto determinará el tipo y la gama de actividades requeridas para cada uno de los criterios de las normas mínimas de calidad en el aeropuerto cuya gestión tenga confiada. La entidad gestora del aeropuerto consultará al Comité de usuarios respecto a la definición, contenido y método de evaluación del cumplimiento de las normas mínimas de calidad. Antes de la introducción de las normas mínimas de calidad, todos los prestadores de servicios de asistencia en tierra y los usuarios que practiquen la autoasistencia recibirán una formación que les permita evaluar el correctamente el cumplimiento de los criterios para las normas mínimas de calidad.***

Or. pl

**Enmienda 48**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 7 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 ter. Todas las normas mínimas de calidad, incluidos los criterios cuantitativos si son de aplicación, serán de acceso público.***

Or. pl

**Enmienda 49**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 7 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 quater. Antes de cualquier actualización o modificación de las normas mínimas de calidad, la entidad gestora del aeropuerto consultará al Comité de usuarios y a los prestadores de servicios de asistencia en tierra que operen en el aeropuerto.***

Or. pl

**Enmienda 50**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 32 – apartado 7 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 quinquies. Si un prestador de servicios de asistencia en tierra o un usuario que practique la autoasistencia no se atiene a las normas mínimas de calidad, la entidad gestora del aeropuerto le informará de inmediato de las irregularidades y le presentará la lista de criterios para subsanarlas. Si en el plazo de seis meses desde la comunicación de la citada lista el prestador de servicios de asistencia en tierra o el usuario que practica la autoasistencia no cumplen las normas mínimas de calidad en su integridad, la entidad gestora del aeropuerto, previa consulta al Comité de usuarios, podrá solicitar al Estado miembro que imponga a dicho operador o usuario sanciones financieras o que limite o incluso le prohíba prestar servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto en cuestión o en la totalidad del territorio del Estado miembro de que se trate. Toda medida del Estado miembro adoptada en respuesta a una solicitud de esta índole planteada por la entidad gestora del aeropuerto será***

*comunicada de inmediato a la Comisión y a la autoridad pública competente.*

Or. pl

**Enmienda 51**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 36 – apartado 1 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

1. Sin perjuicio de los compromisos internacionales de la Unión, la Comisión, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 43, apartado 3, podrá decidir que uno o varios Estados miembros adopten medidas, incluida la suspensión total o parcial del derecho de acceso al mercado de asistencia en tierra dentro de su territorio, respecto de los agentes de asistencia y usuarios que practiquen la autoasistencia del tercer país considerado, con miras a remediar la conducta discriminatoria del tercer país cuando se considere que dicho tercer país, en relación con el acceso al mercado de la asistencia en tierra o de la autoasistencia:

*Enmienda*

1. Sin perjuicio de los compromisos internacionales de la Unión, la Comisión, ***por propia iniciativa o a instancias de un Estado miembro***, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 43, apartado 3, podrá decidir que uno o varios Estados miembros adopten medidas, incluida la suspensión total o parcial del derecho de acceso al mercado de asistencia en tierra dentro de su territorio, respecto de los agentes de asistencia y usuarios que practiquen la autoasistencia del tercer país considerado, con miras a remediar la conducta discriminatoria del tercer país cuando se considere que dicho tercer país, en relación con el acceso al mercado de la asistencia en tierra o de la autoasistencia:

Or. pl

**Enmienda 52**  
**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***ANEXO 1 BIS***

***LISTA DE NORMAS MÍNIMAS DE CALIDAD***

***Las normas mínimas de calidad establecidas por la entidad gestora del***

*aeropuerto o por cualquier otra entidad de las referidas en el artículo 32 incluirán:*

*1) Normas mínimas de calidad en el ámbito de las actividades operativas:*

*a) asistencia a pasajeros*

*- tiempo máximo de espera en facturación de equipajes; puede fijarse un tiempo máximo para cada aeropuerto o para cada terminal;*

*- tiempo máximo de traslado de los pasajeros en enlace entre dos aeronaves.*

*b) tratamiento de equipajes*

*- tiempo máximo de entrega del primer bulto; puede fijarse un tiempo máximo para cada aeropuerto o para cada terminal;*

*- tiempo máximo de entrega del último bulto; puede fijarse un tiempo máximo para cada aeropuerto o para cada terminal;*

*- tiempo máximo de entrega de equipaje durante el traslado de los pasajeros en enlace entre dos aeronaves; puede fijarse un tiempo máximo para cada aeropuerto o para cada terminal;*

*c) tratamiento de mercancía y correo*

*- tiempo máximo de entrega de mercancías y correo; puede fijarse un tiempo máximo para cada aeropuerto o para cada terminal;*

*- tiempo máximo de entrega de mercancías o correo durante el traslado entre dos aeronaves; puede fijarse un tiempo máximo para cada aeropuerto o para cada terminal;*

*d) operaciones de invierno*

*- tiempo máximo de descongelado de la aeronave;*

*- reserva mínima de líquido descongelante*

*e) asistencia a operaciones en pistas*

*- tiempo máximo de operaciones de embarque/desembarque de los pasajeros*

*f) limpieza y retirada de objetos extraños de pistas (Foreign Objects and Debris - FOD)*

*2) Normas mínimas de calidad en el ámbito de la formación:*

*- participación regular en las formaciones organizadas por el aeropuerto en las actividades localizadas en la zona de seguridad del aeropuerto y sobre seguridad en general, gestión de crisis y protección del medio ambiente.*

*3) Normas mínimas de calidad relacionadas con la información y la asistencia a los pasajeros:*

*a) indicación en tiempo real de información sobre el tiempo de entrega de equipajes*

*b) indicación en tiempo real de información sobre vuelos retrasados o anulados*

*c) número mínimo de personal capaz de facilitar información en la puerta de embarque*

*d) número mínimo de personal capaz de atender reclamaciones o facilitar información sobre equipaje extraviado*

*4) Normas mínimas de calidad en el ámbito de los equipos:*

*- número y disponibilidad de vehículos de asistencia a pasajeros/equipajes/aeronaves.*

*5) Normas mínimas de calidad en el ámbito de los sistemas MDL:*

*- participación del aeropuerto en un sistema MDL.*

*6) Normas mínimas de calidad en el ámbito de la seguridad:*

*- posesión de un sistema de gestión de la seguridad (Safety Management System - SMS) y obligación de coordinarlo con el*

*sistema de seguridad utilizado por el aeropuerto;*

*- notificación de accidentes e incidentes.*

*7) Normas mínimas de calidad en el ámbito de la protección:*

*- posesión de un sistema de gestión de la protección conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil\*, y obligación de coordinarlo con el sistema de gestión de la protección utilizado por el aeropuerto.*

*8) Normas mínimas de calidad en el ámbito del plan de contingencia:*

*- posesión de un plan de contingencia (incluido para las situaciones de nevadas copiosas) y obligación de coordinarlo con el plan aplicado por el aeropuerto.*

*9) Medio ambiente*

*- notificación de incidentes con repercusiones sobre el medio ambiente (por ejemplo, fugas de líquidos);*

*- emisiones de gases de vehículos.*

---

*DO L 97 de 09.04.08, p. 72.*

Or. pl



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### *Propuesta de la Comisión*

Desde 1996, el mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión Europea está regulado por la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad. Esta directiva tenía como objetivos la apertura parcial del mercado mediante la ampliación del abanico de prestadores de servicios para las compañías aéreas, la reducción de los costes de explotación y la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos. Los objetivos fijados se han alcanzado en su mayor parte, principalmente gracias a la posibilidad, para las compañías aéreas, de la práctica de la autoasistencia en tierra y de la apertura del mercado a las empresas de asistencia independientes, salvo para algunos aeropuertos en los que el acceso a los servicios de asistencia en tierra se ha podido ver limitado por razones diversas vinculadas a la seguridad o a una capacidad operativa insuficiente. Otro nuevo elemento ha sido la introducción del procedimiento de licitación obligatorio que los aeropuertos que limitan el acceso a los servicios de asistencia en tierra deben aplicar para seleccionar como máximo dos prestadores independientes capaces de ofrecer sus servicios en las instalaciones aeroportuarias.

Según la Comisión Europea los principales objetivos de la Directiva se han alcanzado, pero dado el notable desarrollo de las conexiones aéreas desde 1996 y las previsiones del sector para los siguientes decenios, el vigente marco jurídico de los servicios de asistencia en tierra exige una revisión. Para responder a este reto, el mercado europeo de servicios de asistencia en tierra debe avanzar una etapa más en su liberalización y sus diferentes elementos deben ser objeto de una armonización a nivel comunitario, en particular en lo relativo a las aprobaciones, a las normas mínimas de calidad y al nivel mínimo de las formaciones y de las condiciones de trabajo. Estos problemas encuentran solución en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo

### *Posición del ponente*

El ponente apoya a la Comisión en sus esfuerzos por avanzar en la liberalización del mercado de servicios de asistencia en tierra en la Unión Europea. Dado que la directiva reguladora del mercado de servicios de asistencia en tierra entró en escena hace dieciséis años, el ponente considera que la revisión de este acto jurídico marcará el devenir de como mínimo el próximo decenio. Por consiguiente, el texto debe tener en cuenta otros cambios posible en un sector de la importancia como el considerado. El ponente reconoce las necesidades de los trabajadores de las empresas de servicios de asistencia en tierra y considera que una apertura gradual de determinados servicios a un mayor número de empresas no debe traducirse en un cambio fundamental en las actuales condiciones de trabajo y de contratación.

El ponente apoya la propuesta de apertura plena del mercado de autoasistencia en tierra en los aeropuertos con tráfico interior a los dos millones de pasajeros o 50.000 toneladas de carga anuales en los tres próximos años y de aumentar de dos a tres el número mínimo de empresas

independientes para los servicios reservados. No obstante, y en vista de las previsiones de notable incremento del tráfico aéreo, el ponente propone avanzar en la liberalización del mercado aumentando de tres a cuatro el número mínimo de empresas de servicios de asistencia en tierra, teniendo en cuenta que este cambio afectará únicamente a los aeropuertos más grandes, es decir, los que en los últimos tres años hayan acogido un tráfico de al menos 35 millones de pasajeros y 35.000 toneladas de mercancías (se trata de nueve aeropuertos en toda la Unión). Dada la situación específica de algunos aeropuertos y el tiempo necesario para su adaptación, el ponente propone que los Estados miembros puedan suspender la decisión de limitar a no menos de cuatro el número de operadores por un período no superior a cinco años, sin perjuicio de las opciones previstas en el artículo 14 del Reglamento.

Las modificaciones propuestas se refieren también a la separación entre los servicios de asistencia en tierra y las actividades a cargo del aeropuerto. Según la Comisión, el actual sistema de separación contable es difícil de controlar, por lo que en la propuesta de Reglamento se propone una separación jurídica. El ponente propone una solución de compromiso basada en la separación funcional, gracias a la cual sería posible lograr un mismo efecto pero sin imponer a los aeropuertos ningún procedimiento adicional. Una separación de esta índole deberá apoyarse en criterios como el establecimiento de una unidad comercial separada, la obligación de prestar servicios a todos los destinatarios sin distinción, la limitación de las posibilidades de traslado del personal de gestión entre las diferentes entidades y la obligación de una separación física de los lugares de trabajo.

Otra modificación importante en el informe es el establecimiento de normas mínimas de calidad, que el ponente considera fundamental para alcanzar la calidad más alta posible, y del nivel de coordinación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos. El ponente considera, sin embargo, que las decisiones en este sentido deben ser adoptadas a nivel de cada aeropuerto tras la aprobación por las autoridades competentes del Estado miembro y no por la Comisión mediante actos delegados. El ponente propone, en el anexo al Reglamento, un marco común para las distintas categorías de normas mínimas de calidad.

El ponente apoya asimismo la idea de una norma sobre obtención de una aprobación adecuada reconocida en todos los Estados miembros, aunque considera que convendría simplificar el texto propuesto por la Comisión y hacer especial hincapié en las cuestiones relacionadas con la seguridad. Los criterios relativos al prestigio o a la solidez financiera de las empresas de servicios serán valorados por las compañías de seguros, cuyo acuerdo será condición indispensable para la obtención de la aprobación.

El ponente considera que la siguiente etapa en la liberalización del mercado de servicios de asistencia en tierra debe efectuarse dentro del respeto de los derechos y de las cualificaciones del personal. El ponente respeta la decisión de la Conferencia de Presidentes de aplicar el artículo 50 del Reglamento del Parlamento Europeo, que reconoce la responsabilidad exclusiva de su Comisión de Empleo y Asuntos Sociales para el aspecto social del proyecto de Reglamento. Por consiguiente, no se ha presentado ninguna enmienda a los elementos del texto que regulan las condiciones de contratación y formación de los trabajadores (considerando 31 y artículos 12, 20, 34, 39 —letras l), m), n) y o)—, y 40).

