



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

Komisja Transportu i Turystyki

---

2011/0397(COD)

31.7.2012

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylające dyrektywę Rady 96/67/WE  
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Artur Zasada

Sprawozdawcy komisji opiniodawczej (\*):  
Thomas Mann, Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

(\*) Komisje zaangażowane - art. 50 Regulaminu

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

### ***Poprawki do projektu aktu***

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu **zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	34



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE

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

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0824),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C7-0457/2011),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez luksemburską Izbę Deputowanych, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 19 lipca 2012 r.<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych i Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A7-0000/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>2</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

**Amendment 1**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 10**

*Text proposed by the Commission*

(10) Dla niektórych kategorii usług obsługi naziemnej dostęp do rynku może napotkać ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni. Dlatego powinna istnieć możliwość ograniczenia liczby upoważnionych operatorów takich usług obsługi naziemnej.

*Amendment*

(10) Dla niektórych kategorii usług obsługi naziemnej dostęp do rynku może napotkać ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni. Dlatego powinna istnieć możliwość ograniczenia liczby upoważnionych operatorów takich usług obsługi naziemnej. ***Poziom tych ograniczeń może być różny dla poszczególnych terminali na terenie tego samego portu lotniczego, pod warunkiem, że ograniczenia te są zastosowane w sposób niedyskryminacyjny, nie prowadzą do zakłócenia konkurencji i są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.***

Or. pl

**Amendment 2**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 11**

*Text proposed by the Commission*

(11) W niektórych przypadkach ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni mogą mieć charakter uzasadniający ***dalsze*** ograniczenia w dostępie do rynku lub w wykonywaniu własnej obsługi naziemnej, pod warunkiem że ograniczenia te są właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny być uprawnione do wnioskowania o odstępstwo od przepisów niniejszego rozporządzenia.

*Amendment*

(11) W niektórych przypadkach ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni mogą mieć charakter uzasadniający ***tymczasowe*** ograniczenia w dostępie do rynku lub w wykonywaniu własnej obsługi naziemnej, pod warunkiem że ograniczenia te są właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny być uprawnione do wnioskowania o odstępstwo od przepisów niniejszego rozporządzenia.

Or. pl

**Amendment 3**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 14**

*Text proposed by the Commission*

(14) **Przy** wyborze operatorów usług obsługi naziemnej należy zasięgnąć opinii użytkowników portów lotniczych, ponieważ są oni szczególnie zainteresowani jakością i ceną usług obsługi naziemnej.

*Amendment*

(14) **Biorąc pod uwagę konieczność uwzględnienia potrzeb użytkowników portu lotniczego, przy** wyborze operatorów usług obsługi naziemnej należy zasięgnąć opinii użytkowników portu lotniczego, ponieważ są oni szczególnie zainteresowani jakością i ceną usług obsługi naziemnej.

Or. pl

**Amendment 4**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 19**

*Text proposed by the Commission*

(19) Aby zagwarantować, że wszyscy operatorzy usług i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną posiadają **wystarczającą solidność ekonomiczną, dobrą renomę, wystarczający zakres ubezpieczeń oraz odpowiednią** wiedzę na temat obsługi naziemnej **i środowiska portu lotniczego, oraz** aby zapewnić równe szanse, zatwierdzenie należy wydawać pod warunkiem spełnienia minimalnych wymogów.

*Amendment*

(19) Aby zagwarantować, że wszyscy operatorzy usług i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną **spełniają co najmniej wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz** posiadają wystarczający zakres ubezpieczeń **i** wiedzę na temat obsługi naziemnej, **a także** aby zapewnić równe szanse, zatwierdzenie należy wydawać pod warunkiem spełnienia minimalnych wymogów.

Or. pl

**Amendment 5**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 23**

*Text proposed by the Commission*

(23) Zarządzający portem lotniczym może również sam świadczyć usług obsługi naziemnej. Ponieważ jednocześnie, poprzez swoje decyzje, zarządzający portem lotniczym może wywierać znaczący wpływ na konkurencję między operatorami usług obsługi naziemnej, porty lotnicze powinny być zobowiązane do utrzymywania swoich usług obsługi naziemnej w ramach podmiotu **stanowiącego oddzielny podmiot prawny w stosunku do** podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie infrastrukturą.

*Amendment*

(23) Zarządzający portem lotniczym może również sam świadczyć usług obsługi naziemnej. Ponieważ jednocześnie, poprzez swoje decyzje, zarządzający portem lotniczym może wywierać znaczący wpływ na konkurencję między operatorami usług obsługi naziemnej, porty lotnicze powinny być zobowiązane do utrzymywania swoich usług obsługi naziemnej w ramach podmiotu **wydzielonego funkcjonalnie w ramach** podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie infrastrukturą.

Or. pl

**Amendment 6**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 26 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

**(26 a) W celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich portach lotniczych, wymogi w zakresie minimalnego poziomu jakości usług obsługi naziemnej powinny być zgodne z zasadami dotyczącymi bezpieczeństwa i systemów zarządzania określonymi przez właściwe przepisy Unii.**

*Amendment*

Or. pl

**Amendment 7**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 30**

*Text proposed by the Commission*

(30) Prawa określone w niniejszym

*Amendment*

(30) Prawa określone w niniejszym



rozporządzeniu należy stosować do operatorów usług obsługi naziemnej z państw trzecich oraz użytkowników portów lotniczych z państw trzecich wykonujących własną obsługę naziemną jedynie pod warunkiem ścisłej wzajemności. W przypadku niezachowania takiej wzajemności Komisja powinna mieć możliwość podjęcia decyzji, że dane państwo lub państwa członkowskie powinny zawiesić te prawa w odniesieniu do takich operatorów lub użytkowników.

rozporządzeniu należy stosować do operatorów usług obsługi naziemnej z państw trzecich oraz użytkowników portów lotniczych z państw trzecich wykonujących własną obsługę naziemną jedynie pod warunkiem ścisłej wzajemności. W przypadku niezachowania takiej wzajemności Komisja powinna mieć możliwość podjęcia, **z inicjatywy własnej lub na wniosek państwa członkowskiego**, decyzji, że dane państwo lub państwa członkowskie powinny zawiesić te prawa w odniesieniu do takich operatorów lub użytkowników.

Or. pl

**Amendment 8**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 32**

*Text proposed by the Commission*

(32) **Aby zagwarantować**, że do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną stosuje się zharmonizowane wymogi w zakresie ubezpieczeń, Komisji **należy przekazać** uprawnienia do przyjmowania aktów **prawnych** zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do wymogów w zakresie ubezpieczeń dla operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. **Aby zapewnić stosowanie** ujednoliconych i właściwie zaktualizowanych **wymogów w zakresie minimalnych norm jakości usług obsługi naziemnej oraz** obowiązków w zakresie sprawozdawczości dotyczących operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych, Komisji **należy przekazać** uprawnienia do przyjmowania aktów **prawnych** zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do

*Amendment*

(32) **W celu zagwarantowania**, że do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną stosuje się zharmonizowane wymogi w zakresie ubezpieczeń, **należy przekazać** Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu **o funkcjonowaniu Unii Europejskiej** w odniesieniu do wymogów w zakresie ubezpieczeń dla operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. **W celu zapewnienia stosowania** ujednoliconych i właściwie zaktualizowanych obowiązków w zakresie sprawozdawczości dotyczących operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych, **należy przekazać** Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do specyfikacji dotyczących zawartości i upowszechniania

**specyfikacji minimalnych norm jakości usług obsługi naziemnej oraz** specyfikacji dotyczących zawartości i upowszechniania obowiązków w zakresie sprawozdawczości w odniesieniu do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. Szczególnie ważne jest, aby Komisja **przeprowadziła odpowiednie konsultacje w czasie swoich prac przygotowawczych**, w tym na szczeblu eksperckim i z wykorzystaniem odpowiedniego komitetu **sektorowego dialogu społecznego** powołanego na podstawie decyzji 98/500/WE.

obowiązków w zakresie sprawozdawczości w odniesieniu do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. Szczególnie ważne jest, aby **w czasie prac przygotowawczych** Komisja **przewiodła stosowne konsultacje**, w tym na szczeblu eksperckim i z wykorzystaniem odpowiedniego komitetu **dialogu sektorowego** powołanego na podstawie decyzji **Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim\***. **Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.**

---

\* Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

Or. pl

**Amendment 9**  
**Proposal for a regulation**  
**Recital 32 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**(32a) Biorąc pod uwagę szczególne warunki obsługi naziemnej wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu medycznego i pomocniczego używanego przez pasażerów niepełnosprawnych lub pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, oraz stopień w którym samodzielność tych pasażerów jest zależna od użycia tego sprzętu, polisy ubezpieczeniowe będące w posiadaniu operatorów usług obsługi naziemnej powinny gwarantować pełną rekompensatę za szkody związane z**

*uszkodzeniem lub zaginięciem tego sprzętu.*

Or. pl

**Amendment 10**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 1**

*Text proposed by the Commission*

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej mają swobodny dostęp do rynku świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich w każdym porcie lotniczym, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.

*Amendment*

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej **mający siedzibę na terytorium Unii** mają swobodny dostęp do rynku świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich w każdym porcie lotniczym, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.

Or. pl

**Amendment 11**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 2 – subparagraph 2**

*Text proposed by the Commission*

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

*Amendment*

Państwa członkowskie nie mogą jednak ograniczyć tej liczby do mniej niż dwóch operatorów dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej lub, w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, do mniej niż trzech operatorów dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej **lub, w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 35 mln pasażerów lub 350 000 ton ładunku rocznie, do mniej niż czterech operatorów**

*dla każdej kategorii usług obsługi  
naziemnej.*

Or. pl

**Amendment 12**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 2 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

*2a. Państwa członkowskie, biorąc pod uwagę specyficzną sytuację niektórych portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 35 mln pasażerów lub 350 000 ton ładunku rocznie, mogą zawiesić decyzję o ograniczeniu liczby operatorów do nie mniej niż czterech na okres nie dłuższy niż 5 lat od ... \*. O swojej decyzji państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję.*

---

*\* Dz.U.: proszę wpisać datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*

Or. pl

**Amendment 13**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 2 b (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

*2b. Poziom ograniczeń, o których mowa w ust. 2 może być różny dla poszczególnych terminali na terenie tego samego portu lotniczego, pod warunkiem, że ograniczenia te są zastosowane w sposób niedyskryminacyjny, nie prowadzą do zakłócenia konkurencji i są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.*

**Amendment 14**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 3 – subparagraph 1 – introductory part**

*Text proposed by the Commission*

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

*Amendment*

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

**Amendment 15**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 4 – indent 2 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

***- czterema operatorami usług obsługi naziemnej w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 35 mln pasażerów lub 350 000 ton ładunku rocznie, z zastrzeżeniem pięcioletniego okresu zawieszenia o którym mowa w art. 6 ust 2 a.***

**Amendment 16**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 6 – paragraph 7 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**7a. Port lotniczy, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 35 mln pasażerów lub 350 000 ton ładunku rocznie, a następnie zmniejszyła się do wielkości poniżej wartości progowej 35 mln pasażerów lub 350 000 ton ładunku rocznie, utrzymuje otwarty rynek dla operatorów usług obsługi naziemnej będących osobami trzecimi przez co najmniej trzy lata następujące po roku, w którym wielkość ruchu spadła poniżej wartości progowej.**

Or. pl

**Amendment 17**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 7 – paragraph 1**

*Text proposed by the Commission*

1. Operatorzy upoważnieni do świadczenia usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym, w którym ich liczba jest ograniczona na podstawie art. 6 lub art. 14, są wybierani zgodnie z przejrzystą, otwartą i niedyskryminacyjną procedurą przetargową.

*Amendment*

1. Operatorzy upoważnieni do świadczenia usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym, w którym ich liczba jest ograniczona na podstawie art. 6 lub art. 14, są wybierani zgodnie z przejrzystą, otwartą i niedyskryminacyjną procedurą przetargową. **Po konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego organizator przetargu może podzielić usługi obsługi naziemnej na podkategorie i zorganizować oddzielną procedurę przetargową dla każdej z podkategorii.**

Or. pl

**Amendment 18**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 7 – paragraph 2 – point b**

*Text proposed by the Commission*

b) we wszystkich pozostałych przypadkach: właściwy organ niezależny od zarządzającego portem lotniczym.

*Amendment*

b) we wszystkich pozostałych przypadkach: właściwy organ niezależny od zarządzającego portem lotniczym ***i nie posiadający żadnych, bezpośrednich lub pośrednich, relacji biznesowych związanych z działalnością portu lotniczego.***

Or. pl

**Amendment 19**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 7 – paragraph 3**

*Text proposed by the Commission*

3. Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie ***ma*** dostępu do ofert składanych przez oferentów na żadnym etapie procedury wybierania operatora. ***Zarządzający*** portem lotniczym nie ***ma dostępu do*** ofert składanych przez oferentów ***na żadnym etapie procedury wybierania operatora, o ile nie jest organizatorem przetargu.***

*Amendment*

3. Komitet Użytkowników Portu Lotniczego ***i zarządzający portem lotniczym, o ile ten ostatni nie jest organizatorem przetargu, nie mają*** dostępu do ofert składanych przez oferentów na żadnym etapie procedury wybierania operatora. ***Na wniosek Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego lub zarządzającego portem lotniczym, o ile ten ostatni nie jest organizatorem przetargu, organizator przetargu udostępnia streszczenie*** ofert składanych przez oferentów ***i zapewnia, aby streszczenie to nie zawierało żadnych informacji poufnych.***

Or. pl

**Amendment 20**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 8 – paragraph 2 – point b**

*Text proposed by the Commission*

b) oferent wykazał swoją zdolność i

*Amendment*

b) oferent wykazał swoją zdolność i

zobowiązał się pisemnie do stosowania odpowiednich przepisów i zasad, w tym obowiązujących przepisów prawa pracy, **postanowień obowiązujących układów zbiorowych**, zasad prowadzenia działalności w porcie lotniczym **oraz** wymogów jakościowych w porcie lotniczym.

zobowiązał się pisemnie do stosowania odpowiednich przepisów i zasad, w tym obowiązujących przepisów prawa pracy, zasad prowadzenia działalności w **danym** porcie lotniczym, wymogów jakościowych **oraz postanowień obowiązujących układów zbiorowych w ich części dotyczącej warunków zatrudnienia w danej kategorii usług obsługi naziemnej, o świadczenie której oferent się ubiega i dotyczących prowadzenia działalności w danym** porcie lotniczym.

Or. pl

**Amendment 21**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 9 – paragraph 3 – point a**

*Text proposed by the Commission*

a) spójność i wiarygodność planu operacyjnego ocenianą na podstawie modelowych kalkulacji kosztowych;

*Amendment*

a) spójność i wiarygodność planu operacyjnego ocenianą na podstawie modelowych kalkulacji kosztowych **sporządzonych w odniesieniu do okresu przewidzianego w warunkach przetargu;**

Or. pl

**Amendment 22**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 9 – paragraph 3 – point c**

*Text proposed by the Commission*

c) adekwatność zasobów materialnych pod kątem dostępności sprzętu i jego **przyjazności dla środowiska;**

*Amendment*

c) adekwatność zasobów materialnych pod kątem dostępności sprzętu i jego **zdatności operacyjnej;**

Or. pl



**Amendment 23**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 9 – paragraph 3 – point c a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

*c a) adekwatność zatrudnienia i warunków zatrudnienia, w tym gotowość do zabezpieczenia praw pracowników w przypadku transferu personelu przy zmianie operatora świadczącego usługi obsługi naziemnej prowadzącego do zastosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/EC z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów\*, zgodnie z art. 12 niniejszego rozporządzenia, i zobowiązanie do stosowania odpowiednich układów zbiorowych.*

---

*\* Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.*

Or. pl

**Amendment 24**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 9 – paragraph 3 – point g**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

*g) efekty działalności środowiskowej.*

*g) spełnianie właściwych wymogów środowiskowych.*

Or. pl

**Amendment 25**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 10 – paragraph 2**

*Text proposed by the Commission*

2. Operator usług obsługi naziemnej rozpoczyna świadczenie usług w terminie jednego miesiąca od daty rozpoczęcia określonej w zaproszeniu do składania ofert. Organizator przetargu może w należycie uzasadnionych przypadkach, na wniosek operatora usług obsługi naziemnej i po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, przedłużyć ten okres do nie więcej niż sześciu miesięcy. Po upływie tego okresu upoważnienie traci ważność.

*Amendment*

2. Operator usług obsługi naziemnej rozpoczyna świadczenie usług w terminie jednego miesiąca od daty rozpoczęcia określonej w zaproszeniu do składania ofert. Organizator przetargu może w należycie uzasadnionych przypadkach, na wniosek operatora usług obsługi naziemnej i po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, przedłużyć ten okres do nie więcej niż sześciu miesięcy. Po upływie tego okresu upoważnienie traci ważność. ***Państwo członkowskie, na wniosek zarządzającego portem lotniczym, może nałożyć karę finansową na operatora usług obsługi naziemnej, który nie rozpoczął świadczenia usług w oznaczonym czasie.***

Or. pl

**Amendment 26**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 11 – paragraph 2**

*Text proposed by the Commission*

2. Jeżeli zarządzający portem lotniczym świadczący usługi obsługi naziemnej zgodnie z ust. 1 przestanie spełniać warunki określone w ust. 1, to taki operator może nadal świadczyć usługi obsługi naziemnej przez okres **pięciu lat** bez konieczności stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10. Na koniec tego **pięcioletniego** okresu operator powiadamia odpowiedniego organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem i na co najmniej sześć miesięcy przed upływem tego **pięcioletniego** okresu. Operator może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli nie powiadomi organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem, chyba że może wykazać

*Amendment*

2. Jeżeli zarządzający portem lotniczym świadczący usługi obsługi naziemnej zgodnie z ust. 1 przestanie spełniać warunki określone w ust. 1, to taki operator może nadal świadczyć usługi obsługi naziemnej przez okres **dwunastu miesięcy** bez konieczności stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10. Na koniec tego **dwunastomiesięcznego** okresu operator powiadamia odpowiedniego organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem i na co najmniej sześć miesięcy przed upływem tego **dwunastomiesięcznego** okresu. Operator może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli nie powiadomi organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem, chyba że

działanie siły wyższej. Jeżeli operator zaprzestanie działalności przed końcem **pięcioletniego** okresu, stosuje się przepisy art. 10 ust. 4 i 5.

może wykazać działanie siły wyższej. Jeżeli operator zaprzestanie działalności przed końcem **dwunastomiesięcznego** okresu, stosuje się przepisy art. 10 ust. 4 i 5.

Or. pl

**Amendment 27**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 14 – paragraph 1 – point c a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**ca) ograniczeniu do dwóch lub trzech podmiotów jednej lub większej liczby kategorii usług naziemnych określonych w art. 6 ust. 2 w przypadku portów lotniczych, których wielkość ruchu wynosi nie mniej niż 35 mln pasażerów lub 350 000 ton ładunku rocznie, z zachowaniem przepisów art. 6 ust. 3;**

Or. pl

**Amendment 28**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 14 – paragraph 10**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

10. Czas trwania odstępstw przyznanych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 nie może przekraczać trzech lat, z wyjątkiem odstępstw przyznanych na podstawie ust. 1 lit. b) i c). Nie później niż na sześć miesięcy przed końcem tego okresu państwo członkowskie podejmuje nową decyzję w sprawie każdego wniosku o odstępstwo, co również podlega przepisom niniejszego artykułu.

10. Czas trwania odstępstw przyznanych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 nie może przekraczać trzech lat, z wyjątkiem odstępstw przyznanych na podstawie ust. 1 lit. b) , c) i **ca**). Nie później niż na sześć miesięcy przed końcem tego okresu państwo członkowskie podejmuje nową decyzję w sprawie każdego wniosku o odstępstwo, co również podlega przepisom niniejszego artykułu.

Or. pl

**Amendment 29**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 14 – paragraph 11 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**11 a. Przepisy ust. 10 i 11 niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla art. 6 ust. 2a.**

Or. pl

**Amendment 30**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 16 – paragraph 1 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**1 a. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, zarządzający portem lotniczym może zażądać od przedsiębiorstwa chcącego świadczyć usługi obsługi naziemnej jako operator usług obsługi naziemnej lub jako użytkownik wykonujący własną obsługę naziemną, aby spełniło wszystkie lub część wymogów określonych w niniejszym rozdziale.**

Or. pl

**Amendment 31**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 17 – paragraph 1 – point c**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**c) spełnia warunki finansowe określone w art. 18;**

**skreślony**

**Amendment 32**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 17 – paragraph 1 – point d**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**d) spełnia warunki potwierdzenia dobrej reputacji zgodnie z art. 19;**

**skreślony**

**Amendment 33**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 18**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**Artykuł skreślony**

**Amendment 34**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 19**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**Artykuł skreślony**

**Amendment 35**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 22 – paragraph 1 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**1a. Ubezpieczenie o którym mowa w ust. 1**

*gwarantuje pełną rekompensatę za szkody związane z uszkodzeniem lub zaginięciem sprzętu medycznego lub pomocniczego używanego przez pasażerów niepełnosprawnych lub pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej.*

Or. pl

**Amendment 36**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 23 – paragraph 1**

*Text proposed by the Commission*

1. Zatwierdzenie jest ważne przez okres **pięciu** lat.

*Amendment*

1. Zatwierdzenie jest ważne przez okres **dziesięciu** lat.

Or. pl

**Amendment 37**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 28 – paragraph 4 – introductory part**

*Text proposed by the Commission*

4. Wszelkie opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się na poziomie poszczególnych portów lotniczych po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą dostarczają co rok Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstwom świadczącym usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym informacje na temat składników stanowiących podstawę do wyznaczenia opłat. Informacje te zawierają co najmniej:

*Amendment*

4. Wszelkie opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się na poziomie poszczególnych portów lotniczych po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą dostarczają co rok Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstwom świadczącym usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym informacje na temat składników stanowiących podstawę do wyznaczenia opłat, **z zastrzeżeniem, że wszystkie wspomniane powyżej strony zobowiązują się do utrzymania przez cały czas tych**

*informacji w ścisłej tajemnicy.* Informacje te zawierają co najmniej:

Or. pl

**Amendment 38**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 29 – title**

*Text proposed by the Commission*

Separacja *prawna*

*Amendment*

Separacja *funkcjonalna*

Or. pl

**Amendment 39**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 29 – paragraph 1 – subparagraph 1**

*Text proposed by the Commission*

W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, jeżeli zarządzający portem lotniczym lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą świadczą usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, to powołują oddzielny podmiot *prawny* do świadczenia takich usług obsługi naziemnej.

*Amendment*

W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, jeżeli zarządzający portem lotniczym lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą świadczą usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, to powołują oddzielny podmiot do świadczenia takich usług obsługi naziemnej.

Or. pl

**Amendment 40**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 29 – paragraph 1 – subparagraph 2**

*Text proposed by the Commission*

Podmiot ten jest niezależny *pod względem*

*Amendment*

Podmiot ten jest *funkcjonalnie* niezależny

**formy prawnej, organizacji i decyzyjności od podmiotów prowadzących działania w zakresie zarządzania** infrastrukturą portu lotniczego, jeżeli zarządzający portem lotniczym wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, i od podmiotów prowadzących działania w zakresie scentralizowanej infrastruktury, jeżeli podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich.

od **zarządzającego** infrastrukturą portu lotniczego, jeżeli zarządzający portem lotniczym wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, i od podmiotów prowadzących działania w zakresie scentralizowanej infrastruktury, jeżeli podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich. **Funkcjonalna niezależność podmiotu jest zapewniona, jeżeli:**

- **stanowi on osobną jednostkę biznesową, posiadającą odrębną księgowość**

- **świadczy usługi na rzecz innych podmiotów na zasadzie niedyskryminacji**

- **posiada odrębną, niezależną decyzyjnie kadrę zarządzającą, posiadającą ograniczone możliwości zmiany miejsca zatrudnienia pomiędzy podmiotem a zarządzającym portem lotniczym**

- **posiada fizycznie wydzielone miejsce pracy**

Or. pl

**Amendment 41**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 29 – paragraph 3**

*Text proposed by the Commission*

3. Podmiot **prawny** świadczący usługi obsługi naziemnej, o którym mowa w ust. 1, nie może otrzymywać finansowego subsydiowania skrośnego z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem infrastrukturą portu lotniczego w przypadkach, kiedy zarządzający portem lotniczym świadczy usługi obsługi naziemnej, ani z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem scentralizowaną infrastrukturą w przypadkach, kiedy podmiot dysponujący

*Amendment*

3. Podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej, o którym mowa w ust. 1, nie może otrzymywać finansowego subsydiowania skrośnego z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem infrastrukturą portu lotniczego w przypadkach, kiedy zarządzający portem lotniczym świadczy usługi obsługi naziemnej, ani z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem scentralizowaną infrastrukturą w przypadkach, kiedy podmiot dysponujący



scentralizowaną infrastrukturą świadczy usługi obsługi naziemnej, które to subsydiowanie umożliwiłoby podmiotowi **prawnemu** świadczącemu usługi obsługi naziemnej obniżenie cen stosowanych wobec osób trzecich z tytułu usług obsługi naziemnej.

scentralizowaną infrastrukturą świadczy usługi obsługi naziemnej, które to subsydiowanie umożliwiłoby podmiotowi świadczącemu usługi obsługi naziemnej obniżenie cen stosowanych wobec osób trzecich z tytułu usług obsługi naziemnej.

Or. pl

**Amendment 42**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 29 – paragraph 5**

*Text proposed by the Commission*

5. Na zakończenie każdego roku finansowego niezależny audytor **bada sytuację** i **oświadcza publicznie**, że nie wystąpiło tego rodzaju finansowe subsydiowanie skrośne. Jeżeli podmiot **prawny** świadczący usługi obsługi naziemnej otrzymuje subsydiowanie skrośne z działalności innej niż aeronautyczna, to **podmiot** zarządzający infrastrukturą portu lotniczego lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykazują, że jest to zgodne z przepisami ust. 3.

*Amendment*

5. Na zakończenie każdego roku finansowego niezależny audytor **kontroluje czy podmiot jest niezależny funkcjonalnie, zgodnie z przepisami ust. 1 akapit 2** i czy nie wystąpiło tego rodzaju finansowe subsydiowanie skrośne **o którym mowa w ust. 3. Zarządzający infrastrukturą portu lotniczego na wniosek właściwego organu przekazuje dowód, że przeprowadzono wyżej wspomniany audyt.** Jeżeli podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej otrzymuje subsydiowanie skrośne z działalności innej niż aeronautyczna, to zarządzający infrastrukturą portu lotniczego lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykazują **na podstawie wspomnianego audytu**, że jest to zgodne z przepisami ust. 3.

Or. pl

**Amendment 43**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 31 – paragraph 4 – point a**

*Text proposed by the Commission*

a) zakazać operatorowi usług obsługi

*Amendment*

a) **nałożyć karę finansową albo ograniczyć**

naziemnej lub użytkownikowi portu lotniczego wykonującemu własną obsługę naziemną świadczenia usług obsługi naziemnej lub wykonywania własnej obsługi naziemnej, jeśli taki operator lub użytkownik nie przestrzegają zasad prowadzenia działalności;

**lub** zakazać operatorowi usług obsługi naziemnej lub użytkownikowi portu lotniczego wykonującemu własną obsługę naziemną świadczenia usług obsługi naziemnej lub wykonywania własnej obsługi naziemnej, jeśli taki operator lub użytkownik nie przestrzegają zasad prowadzenia działalności;

Or. pl

**Amendment 44**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 2**

*Text proposed by the Commission*

2. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy ustanawia minimalne wymagania jakościowe dotyczące wykonywania usług obsługi naziemnej.

*Amendment*

2. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy ustanawia minimalne wymagania jakościowe dotyczące wykonywania usług obsługi naziemnej **i niezwłocznie przekazuje je do informacji Komisji. Minimalne wymagania jakościowe ustanowione przez zarządzającego portem lotniczym są zatwierdzane przez właściwy do tego organ publiczny.**

Or. pl

**Amendment 45**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 6**

*Text proposed by the Commission*

6. Minimalne wymagania jakościowe są zgodne ze specyfikacjami określonymi **przez Komisję. Komisja jest uprawniona**

*Amendment*

6. Minimalne wymagania jakościowe są zgodne ze specyfikacjami określonymi w **załączniku nr 1a do niniejszego**

*do przyjęcia takich specyfikacji w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 42.*

*rozporządzenia.*

Or. pl

**Amendment 46**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 6 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**6 a. Co najmniej raz w roku zarządzający portem lotniczym informuje Komitet Użytkowników Portu Lotniczego o aktualnym poziomie dostosowania operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną do obowiązujących minimalnych wymogów jakościowych.**

Or. pl

**Amendment 47**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 7 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**7a. Zarządzający portem lotniczym ustala rodzaj i zakres czynności wymaganych dla każdego z kryteriów minimalnych wymogów jakościowych w zarządzanym przez niego porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym konsultuje się z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego w sprawie definicji, zakresu i sposobu oceny spełniania minimalnych wymogów jakościowych. Przed wprowadzeniem minimalnych wymogów jakościowych, wszyscy operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną zostają przeszkoleni w zakresie**

*ich zdolności do prawidłowej oceny spełnienia kryteriów minimalnych wymogów jakościowych.*

Or. pl

**Amendment 48**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 7 b (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

***7b. Wszystkie minimalne wymogi jakościowe, w tym kryteria ilościowe jeżeli takie mają zastosowanie, są publicznie dostępne.***

Or. pl

**Amendment 49**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 7 c (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

***7c. Przed każdą aktualizacją lub zmianą minimalnych wymogów jakościowych zarządzający portem lotniczym konsultuje się z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego i operatorami usług obsługi naziemnej działającymi na lotnisku.***

Or. pl

**Amendment 50**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 32 – paragraph 7 d (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

***7d. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu***

*lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie stosuje się do minimalnych wymogów jakościowych, zarządzający portem lotniczym niezwłocznie informuje go o nieprawidłowościach i przedstawia listę kryteriów wymagających poprawy. Jeżeli w ciągu 6 miesięcy od przedstawienia takiej listy kryteriów operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie zastosuje się w pełni do minimalnych wymogów jakościowych, zarządzający portem lotniczym, po konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego, może zwrócić się z wnioskiem do państwa członkowskiego o nałożenie na danego operatora usług obsługi naziemnej lub użytkownika portu lotniczego kar finansowych albo ograniczenie lub nałożenie całkowitego zakazu wykonywania usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym lub na terytorium danego państwa członkowskiego. Jeżeli Państwo członkowskie podejmuje działanie na taki wniosek zarządzającego portem lotniczym, niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz właściwy organ publiczny.*

Or. pl

**Amendment 51**  
**Proposal for a regulation**  
**Article 36 – paragraph 1 – introductory part**

*Text proposed by the Commission*

1. Bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych Unii Komisja może, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 43 ust. 3, podjąć decyzję o podjęciu przez państwo lub państwa członkowskie działań, włącznie z całkowitym lub częściowym zawieszeniem prawa dostępu do rynku usług obsługi

*Amendment*

1. Bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych Unii Komisja, z **inicjatywy własnej lub na wniosek państwa członkowskiego**, może, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 43 ust. 3, podjąć decyzję o podjęciu przez państwo lub państwa członkowskie działań, włącznie z całkowitym lub

naziemnej na swoim terytorium, w stosunku do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z danego państwa trzeciego, aby przeciwdziałać dyskryminacyjnemu zachowaniu takiego państwa trzeciego, jeżeli okaże się, że państwo trzecie w odniesieniu do dostępu do rynku usług obsługi naziemnej lub własnej obsługi naziemnej:

częściowym zawieszeniem prawa dostępu do rynku usług obsługi naziemnej na swoim terytorium, w stosunku do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z danego państwa trzeciego, aby przeciwdziałać dyskryminacyjnemu zachowaniu takiego państwa trzeciego, jeżeli okaże się, że państwo trzecie w odniesieniu do dostępu do rynku usług obsługi naziemnej lub własnej obsługi naziemnej:

Or. pl

**Amendment 52**  
**Proposal for a regulation**  
**Annex 1 a (new)**

*Text proposed by the Commission*

*Amendment*

**ZAŁĄCZNIK 1a**

**WYKAZ MINIMALNYCH WYMOGÓW  
JAKOŚCIOWYCH**

*Minimalne wymogi jakościowe określone przez zarządzającego portem lotniczym lub inny organ o którym mowa w artykule 32 zawierają:*

*1) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie działalności operacyjnej:*

*a) obsługa pasażerska*

*-maksymalny czas oczekiwania w kolejce do odprawy bagażowej. Maksymalny czas może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu*

*- maksymalny czas transferu pasażerów pomiędzy jednym a drugim statkiem powietrznym*

*b) obsługa bagażu*

*- maksymalny czas dostarczenia pierwszej sztuki bagażu. Maksymalny czas może być*

*określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu*

*- maksymalny czas dostarczenia ostatniej sztuki bagażu. Maksymalny czas może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu*

*- maksymalny czas dostarczenia bagażu podczas transferu pomiędzy jednym a drugim statkiem powietrznym. Maksymalny czas może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu*

*c) obsługa ładunku i poczty*

*- maksymalny czas dostarczenia sztuk ładunku / poczty. Maksymalny czas może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu*

*- maksymalny czas dostarczenia sztuk ładunku / poczty podczas transferu pomiędzy jednym a drugim statkiem powietrznym. Maksymalny czas może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu*

*d) operacje zimowe*

*- maksymalny czas odladzania samolotu*

*- minimalny zapas płynu do odladzania*

*e) obsługa ramp*

*- maksymalny czas operacji boardingu/opuszczenia przez pasażerów statku powietrznego*

*f) rampy oczyszczone z ciał obcych i śmieci (ang. Foreign Objects and Debris - FODs)*

*2) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie szkolenia:*

*- regularny udział w szkoleniach organizowanych przez port lotniczy z zakresu działalności w strefie zastrzeżonej lotniska, ochrony i bezpieczeństwa, zarządzania kryzysowego i ochrony środowiska*

**3) Minimalne wymogi jakościowe związane z informacją i pomocą udzielaną pasażerom:**

**a) wyświetlanie w czasie rzeczywistym informacji dotyczących czasu dostarczenia bagażu**

**b) wyświetlanie w czasie rzeczywistym informacji dotyczących opóźnionych i odwołanych lotów**

**c) minimalna liczba personelu mogącego udzielić informacji przy bramce**

**d) minimalna liczba personelu mogącego przyjąć skargę / informację o zgubionym bagażu**

**4) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie wyposażenia:**

**- liczba i dostępność pojazdów do obsługi pasażerów/bagażu/statków powietrznych**

**5) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie systemu CDM:**

**- udział w systemie CDM portu lotniczego**

**6) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie bezpieczeństwa:**

**- posiadanie systemu zarządzania bezpieczeństwem (ang. safety management system - SMS) i obowiązek jego koordynacji z systemem bezpieczeństwa używanym przez port lotniczy**

**- raportowanie wypadków i incydentów**

**7) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie ochrony:**

**- posiadanie systemu zarządzania ochroną, zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego\* i obowiązek jego koordynacji z systemem zarządzania ochroną używanym przez port lotniczy**



**8) Minimalne wymogi jakościowe w zakresie planu awaryjnego (ang. - contingency plan)**

**- posiadanie planu awaryjnego (w tym na ewentualność gwałtownych opadów śniegu) i obowiązek jego koordynacji z planem używanym przez port lotniczy**

**9) Środowisko**

**- raportowanie incydentów mających wpływ na środowisko (np. wycieku płynów)**

**- emisja gazów z używanych pojazdów**

---

**\* Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.**

Or. pl

## UZASADNIENIE

### *Wniosek Komisji Europejskiej*

Od 1996 roku rynek usług obsługi naziemnej w Unii Europejskiej regulowany jest przez dyrektywę Rady 96/67/WE z 15 października 1996 w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Dyrektywa ta miała za zadanie częściowo otworzyć rynek poprzez zwiększenie możliwości wyboru usługodawców dla linii lotniczych, zmniejszenie kosztów operacyjnych i podniesienie jakości oferowanych usług. Postawione cele zostały w większości zrealizowane, głównie dzięki umożliwieniu liniom lotniczym wykonywania własnej obsługi naziemnej oraz otwarciu rynku dla niezależnych firm handlingowych, z zastrzeżeniem niektórych portów lotniczych, w których dostęp do rynku usług obsługi naziemnej mógł być ograniczony ze szczególnych względów związanych z przepustowością i niewystarczającą powierzchnią operacyjną. Innym nowym elementem było wprowadzenie obowiązkowej procedury przetargowej, którą porty lotnicze ograniczające dostęp do usług obsługi naziemnej zmuszone są zorganizować w celu wybrania maksymalnie dwóch niezależnych operatorów mogących świadczyć usługi na terenie ich lotniska.

Według stanowiska Komisji Europejskiej główne założenia dyrektywy zostały osiągnięte, niemniej biorąc pod uwagę dynamiczny rozwój połączeń lotniczych od 1996 roku oraz prognozy dla tego sektora na następne dekady, obowiązujące obecnie ramy prawne dla rynku usług obsługi naziemnej wymagają rewizji. Żeby sprostać tym wyzwaniom, europejski rynek usług obsługi naziemnej powinien przejść kolejny etap liberalizacji, a jego poszczególne elementy powinny zostać poddane harmonizacji na poziomie wspólnotowym, szczególnie w zakresie zatwierdzeń, minimalnych wymagań jakościowych oraz minimalnego poziomu szkoleń czy warunków pracy. Problemy te znajdują rozwiązanie we wniosku rozporządzenia Komisji Europejskiej w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii, uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE.

### *Stanowisko Posła sprawozdawcy*

Poseł sprawozdawca wspiera Komisję w jej dążeniach do dalszej liberalizacji rynku usług obsługi naziemnej w Unii Europejskiej. W związku z tym, że dyrektywa regulująca rynek usług obsługi naziemnej została wprowadzona 16 lat temu, poseł sprawozdawca zdaje sobie sprawę, że dzisiejsze prace nad dokumentem będą miały wpływ na co najmniej kolejną dekadę. W związku z powyższym dokument powinien uwzględnić możliwości dalszych zmian w tym ważnym sektorze. Poseł sprawozdawca rozpoznaje potrzeby pracowników firm zajmujących się usługami obsługi naziemnej i jest zdania, że stopniowe otwarcie niektórych usług dla większej ilości podmiotów nie powinno prowadzić do istotnych zmian w dotychczasowych warunkach pracy i zatrudnienia.

Poseł sprawozdawca zgadza się z propozycjami pełnego otwarcia rynku usług własnej obsługi naziemnej w portach lotniczych, w których ruch przez trzy kolejne lata nie przekracza 2 mln pasażerów lub 50000 ton ładunku rocznie oraz ze zwiększeniem minimalnej liczby niezależnych agentów handlingowych dla usług zastrzeżonych z dwóch do trzech. Jednakże, wobec prognozowanego znaczącego wzrostu w ruchu lotniczym, sprawozdawca proponuje

dalszą liberalizację rynku poprzez zwiększenie liczby firm świadczących usługi obsługi naziemnej z trzech do czterech przy założeniu, że zmiana ta zastrzeżona będzie jedynie dla największych lotnisk, które przez trzy ostatnie lata utrzymały poziom 35 milionów pasażerów i 350000 ton ładunku (około 9 lotnisk w UE). Biorąc pod uwagę specyficzną sytuację niektórych portów lotniczych i czas potrzebny na adaptację, sprawozdawca proponuje, aby państwa członkowskie mogły zawiesić decyzję o ograniczeniu liczby operatorów do nie mniej niż czterech na okres nie dłuższy niż 5 lat, bez uszczerbku dla możliwości przewidzianych w artykule 14 rozporządzenia.

Proponowane zmiany dotyczą również separacji usług obsługi naziemnej od reszty działalności wykonywanej przez port lotniczy. Według Komisji, obecny system rozdzielności księgowej jest trudny do monitorowania i dlatego we wniosku rozporządzenia proponowana jest separacja prawna. Poseł sprawozdawca proponuje kompromisowe rozwiązanie bazujące na separacji funkcjonalnej, dzięki której możliwym będzie osiągnięcie podobnego efektu, bez obciążania portów dodatkowymi procedurami. Taka separacja miałaby opierać się na kryteriach takich jak wydzielenie osobnej jednostki biznesowej, obowiązku świadczenia usług wszystkim usługobiorcom na zasadzie niedyskryminacji, ograniczenie możliwości transferów kadry zarządzającej pomiędzy rozdzielonymi podmiotami oraz obowiązku fizycznego rozdzielania miejsc pracy.

Kolejną istotną zmianą w raporcie jest ustalenie minimalnych wymogów jakościowych, które sprawozdawca uważa za kluczowe dla uzyskania jak najwyższej jakości i stopnia koordynacji usług obsługi naziemnej w portach lotniczych. Poseł sprawozdawca uważa jednak, że decyzje z tym związane powinny być podejmowane na poziomie portu lotniczego po zatwierdzeniu przez właściwy organ państwa członkowskiego a nie przez Komisję w drodze aktów delegowanych. Poseł sprawozdawca w aneksie do rozporządzenia proponuje ogólne ramy dla poszczególnych kategorii minimalnych wymogów jakościowych.

Poseł sprawozdawca wspiera także ideę wymogu uzyskania odpowiedniego zatwierdzenia uznawanego we wszystkich państwach członkowskich UE, niemniej uważa, że należy uprościć tekst zaproponowany przez Komisję i położyć szczególny nacisk na kwestie związane z bezpieczeństwem i ochroną. Kryteria związane z reputacją lub kondycją finansową agentów handlingowych powinny być pozostawione do oceny firmom ubezpieczeniowym, z którymi umowa i tak jest warunkiem koniecznym do uzyskania zatwierdzenia.

Poseł sprawozdawca jest zdania, że dalsza liberalizacja rynku usług obsługi naziemnej powinna postępować w zgodzie z poszanowaniem praw i rozwojem kwalifikacji personelu. Poseł sprawozdawca szanuje decyzję Konferencji Przewodniczących o zastosowaniu reguły nr 50 Regulaminu Parlamentu Europejskiego, przyznającej wyłączną odpowiedzialność za kwestie społeczne w projekcie rozporządzenia komisji do spraw zatrudnienia (EMPL). W rezultacie, nie wniesione zostały żadne poprawki do tych części tekstu które regulują warunki zatrudnienia i szkolenia pracowników (rec. 31 oraz artykuły 12, 20, 34, 39 (l)(m)(n)(o) i 40).