



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Document de ședință*

---

**A7-0364/2012**

8.11.2012

**\*\*\*I**

## **RAPORT**

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Artur Zasada

Raportor pentru aviz (\*): Thomas Mann, Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale

(\*) Procedura comisiilor asociate – articolul 50 din Regulamentul de procedură

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

În amendamentele Parlamentului, modificările aduse proiectului de act sunt evidențiate prin caractere ***cursive aldine***. Evidențierea cu caractere ***cursive simple*** este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale proiectului de act propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

Antetul amendamentelor referitoare la un act existent pe care proiectul de act urmărește să îl modifice cuprinde două rânduri suplimentare prin care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția vizată a acestuia. Fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție a unui act existent pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care proiectul de act nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul [...].

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN .....	5
AVIZ AL COMISIEI PENTRU OCUPAREA FORȚEI DE MUNCĂ ȘI AFACERI SOCIALE.....	6
AVIZ AL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR .....	28
PROCEDURĂ .....	56

(\*) Procedura comisiilor asociate – articolul 50 din Regulamentul de procedură



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2011)0824),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0457/2011),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizul motivat prezentat de către Camera Deputaților din Luxemburg în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 28 martie 2012<sup>1</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 19 iulie 2012<sup>2</sup>,
  - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizele Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale și al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor (A7-0364/2012),
1. respinge propunerea Comisiei;
  2. invită Comisia să își retragă propunerea;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C 181, 21.6.2012, p.173.

<sup>2</sup> JO C 277, 13.9.2012, p.111.

19.9.2012

## AVIZ AL COMISIEI PENTRU OCUPAREA FORȚEI DE MUNCĂ ȘI AFACERI SOCIALE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de handling la sol în aeroporturile Uniunii și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului  
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Raportor pentru aviz (\*): Thomas Mann

(\*) Procedura comisiilor asociate – articolul 50 din Regulamentul de procedură

### JUSTIFICARE SUCCINTĂ

La reuniunea comisiei EMPL organizată la 31 mai 2012 pe tema serviciilor de handling la sol (SHS) au participat reprezentanți ai sindicatelor, ai operatorilor de aeroporturi, ai companiilor aeriene și ai Comisiei Europene. Rezultatele sunt luate în considerare în cele de mai jos.

Serviciile de handling la sol sunt vitale pentru buna funcționare a operațiunilor aeriene. Există unsprezece categorii de servicii de handling la sol: (1) Asistență administrativă la sol și supraveghere; (2) handlingul pasagerilor; (3) handlingul bagajelor; (4) handlingul mărfurilor și al poștei; (5) handlingul de rampă; (6) serviciile aeronavei; (7) handlingul combustibilului și lubrifianților; (8) întreținerea aeronavei; (9) operațiuni de zbor și administrarea echipajului; (10) transportul la sol și (11) servicii de catering. În prezent, accesul pe piață pentru categoriile 3, 4, 5 și 7 poate fi limitat.

#### **Relevanța serviciilor de handling la sol**

Potrivit datelor Comisiei Europene, cifra de afaceri aferentă serviciilor de handling la sol se ridică la 50 de miliarde de euro<sup>1</sup>. Numărul locurilor de muncă din acest sector este estimat la cel puțin 60.000 pe teritoriul Europei<sup>2</sup>.

#### **Liberalizarea din 1996 și consecințele sale**

Raportorul pentru aviz a redactat două avize referitoare la serviciile de handling la sol în 1996 și, respectiv, în 2008. În 1996, PE și Consiliul au adoptat Directiva 96/67/CE. Aceasta are obiectivul de a deschide piața serviciilor și de a permite o concurență mai mare. Studiul

<sup>1</sup> Propunere de regulament COM(2011)0824, expunere de motive, p. 2.

<sup>2</sup> Propunere de regulament COM(2011)0824, expunere de motive, p. 2.

Ecorys, citat de Comisie în mai multe rânduri, ajunge la concluzia că în urma primei liberalizări a pieței situația locurilor de muncă a devenit precară, iar numărul contractelor de durată scurtă a crescut.<sup>1</sup> În plus, jumătate dintre sindicatele din UE au subliniat faptul că evoluția salariilor din sectorul serviciilor de handling la sol a rămas sub nivelul inflației și sub nivelul creșterii salariale medii.<sup>2</sup> Cheltuielile cu personalul se ridică la aproximativ 75% din costurile de producție ale serviciilor de handling la sol. Potrivit datelor Comisiei, costurile pentru companiile aeriene au înregistrat o scădere semnificativă.<sup>3</sup> Pentru companiile aeriene, costurile asociate serviciilor de handling la sol reprezintă între 5 și 12% din costurile de exploatare<sup>4</sup>.

### **Planurile de liberalizare din 2012 pentru reducerea întârzierilor**

La 1 decembrie 2012, Comisia a prezentat o propunere de regulament privind serviciile de handling la sol, care ar urma să înlocuiască Directiva 96/67/CE. Acest regulament are obiectivul de a reduce numărul întârzierilor și de a îmbunătăți calitatea serviciilor pentru pasagerii din traficul aerian. Pentru a atinge acest obiectiv, Comisia dorește să liberalizeze și mai mult piața serviciilor de handling la sol, autorizând cel puțin încă o companie independentă terță de servicii de handling la sol.

### **Serviciile de handling la sol nu constituie un motiv central al întârzierilor**

Raportorul contestă cu vehemență datele Comisiei Europene, potrivit cărora trei din patru întârzieri sunt cauzate de serviciile de handling la sol. Raportorul dispune de informații valide cel puțin din partea aeroporturilor germane, iar acestea arată că întârzierile sunt cauzate doar într-o măsură extrem de mică, parțial neglijabilă, de către serviciile de handling la sol. Cifra se situează în intervalul 0,6% - 4%.

Într-un răspuns la o întrebare scrisă, raportorul a precizat domnului Kallas, comisar UE pentru transporturi, că nici la nivelul UE, nici la nivelul statelor membre, Comisia nu dispune de date care arată că întârzierile ar putea fi atribuite în mod expres serviciilor de handling la sol. În acest context, raportorul critică faptul că Comisia Europeană a ales ca formă legislativă pentru propunerile sale regulamentul. Din punctul său de vedere, în acest mod statele membre vor fi private de marja de manevră necesară.

### **Respingerea liberalizării**

Raportorul se opune categoric continuării liberalizării. Piața serviciilor de handling a atins deja un nivel de productivitate ridicat. Optimizarea proceselor s-a încheiat în cea mai mare parte. Numeroși furnizori de servicii înregistrează deja doar un profit infim.

În aceste condiții, autorizarea mai multor furnizori de servicii ar conduce la situația în care exercitarea unei presiuni mai mari asupra prețurilor, care ar determina o scădere a costurilor cu personalul, ar repercuta direct asupra salariaților. Rezultatele ultimei liberalizări arată că această situație trebuie evitată. Este inacceptabil ca salariile din sectorul serviciilor de handling la sol să scadă și mai mult și ca un număr și mai mare de posturi stabile să fie transformate în contracte temporare. Angajații din sectorul serviciilor de handling la sol

<sup>1</sup> Studiu Ecorys, 21 decembrie 2007: „Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007”, p. 56.

<sup>2</sup> Studiu Ecorys, 21 decembrie 2007: „Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007”, p. 56.

<sup>3</sup> Raportul Comisiei Europene din 24 ianuarie 2007 privind serviciile de handling la sol.

<sup>4</sup> Propunere de regulament COM(2011)0824, expunere de motive, p. 2.

poartă răspunderea pentru siguranța traficului aerian, pentru menținerea securității tehnice a zborurilor, dar și pentru combaterea amenințărilor teroriste.

Creșterea presiunii sociale asupra salariaților din acest sector și aducerea acestora într-o situație precară contrazice interesele de siguranță ale populației. Obiectivul de îmbunătățire a calității nu se atinge printr-un dumping salarial, care doar periclitează standardele existente, buna funcționare și motivarea personalului.

### **Garanții de preluare**

La articolul 12, Comisia UE prevede posibilitatea ca lucrătorii din sectorul serviciilor de handling la sol să beneficieze de garanții de preluare și drepturi de protecție. Aceste dispoziții urmăresc atenuarea consecințelor liberalizării. Raportorul salută această abordare. În cazul în care, în ciuda rezistenței puternice, se ajunge la liberalizare, această posibilitate vagă trebuie totuși să devină obligație! Această obligație trebuie să asigure drepturi de protecție ample și să garanteze un nivel de calitate și de siguranță maxim. Aceste cerințe stau la baza amendamentelor propuse de către raportor.



## AMENDAMENTE

Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

### Amendamentul 1

#### Propunere de regulament Referirea 1 a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**având în vedere hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 12 iulie 1005, cauza C-386/03 Comisie/Germania<sup>1</sup> și cauza C-460/02 Comisie/Italia,**

---

<sup>1</sup> [2005], I-6947.

### Amendamentul 2

#### Propunere de regulament Considerentul 17

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(17) **Nu este clar dacă** statele membre pot solicita preluarea personalului în momentul schimbării furnizorului de servicii de handling la sol **restricționate**.

Discontinuitatea personalului **poate avea** un efect negativ asupra calității serviciilor de handling la sol. Prin urmare, este oportun să se clarifice normele privind **preluarea** de personal **dincolo de** aplicarea Directivei 2001/23/CE privind transferurile de întreprinderi **și să se permită** statelor membre să asigure condiții adecvate de angajare și de muncă.

(17) **Ar trebui să se clarifice și să se asigure în ce mod** statele membre pot solicita, **fără ambiguitate**, preluarea personalului în momentul schimbării furnizorului de servicii de handling la sol. Discontinuitatea personalului **are** un efect negativ asupra calității serviciilor de handling la sol. Prin urmare, este oportun să se clarifice **și, dacă este cazul, să se modifice de urgență** normele privind **transferul** de personal **prin** aplicarea **corespunzătoare a** Directivei 2001/23/CE privind transferurile de întreprinderi, **în consultare cu partenerii sociali,**

***permițându-le*** statelor membre să asigure condiții adecvate de angajare și de muncă, ***precum și protecția drepturilor salariaților și respectarea unor standarde de muncă ridicată. Statelor membre li se recomandă să nu fie permise în acest context concedierile din motive economice, tehnice sau organizatorice.***

### **Amendamentul 3**

#### **Propunere de regulament Considerentul 17 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(17a) Dispozițiile prezentului regulament ar trebui să asigure un nivel adecvat de siguranță, astfel încât transferul de personal important și numărul mare de angajați subcontractați să nu reprezinte o amenințare la adresa standardelor de siguranță.***

### **Amendamentul 4**

#### **Propunere de regulament Considerentul 17 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(17b) Legiuitorul ar trebui să garanteze posibilitatea ca statele membre să impună preluarea personalului în momentul schimbării furnizorului de servicii de handling la sol restricționate.***

#### *Justificare*

*În cazul în care, statele membre vor putea obliga furnizorul de servicii de handling la sol sau utilizatorii de aeroport să preia personalul, această soluție nu va conduce la îmbunătățirea calității serviciilor de handling la sol sau a competitivității.*

## Amendamentul 5

### Propunere de regulament Considerentul 28

#### *Textul propus de Comisie*

(28) Într-un sector cu utilizare intensivă a forței de muncă astfel cum este handlingul la sol, dezvoltarea și instruirea continuă a personalului au un impact puternic asupra calității serviciilor. **Prin urmare, trebuie stabilite cerințe minime de instruire pentru a garanta** calitatea operațiunilor în termeni de fiabilitate, reziliență, siguranță și securitate și pentru a crea condiții echitabile de concurență pentru toți operatorii.

#### *Amendamentul*

(28) Într-un sector cu utilizare intensivă a forței de muncă astfel cum este handlingul la sol, dezvoltarea și instruirea continuă a personalului au un impact puternic asupra calității serviciilor **și a siguranței operațiunilor. O instituție europeană competentă, în cooperare cu autoritățile competente din statele membre, cu operatorii aeroportuari și cu partenerii sociali, ar trebui să stabilească standarde minime care să garanteze niveluri optime de calitate în materie de educație și instruire a angajaților din sectorul serviciilor de handling la sol. Aceste standarde ar trebui actualizate și dezvoltate periodic, pentru a contribui la calitatea operațiunilor în termeni de fiabilitate, reziliență, siguranță și securitate și pentru a crea condiții echitabile de concurență pentru toți operatorii. Atât timp cât la respectivul aeroport nu se respectă standardele cerute, acreditarea furnizorilor de servicii în cauză se suspendă, se retrage sau se reține până în momentul în care standardul corespunzător este atins din nou. În ceea ce privește detaliile formării suplimentare specifice aeroporturilor, durata acestei formări ar trebui să fie de 5 zile.**

## Amendamentul 6

### Propunere de regulament Considerentul 28 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(28 a) Pentru a îmbunătăți condițiile de muncă ale operatorilor de bagaje, ar trebui reduse și mai mult limitele privind**

*greutatea maximă admisă a bagajelor, în special dacă handlingul bagajelor se efectuează manual. Atunci când bagajele sunt manipulate manual, greutatea fiecărui bagaj ar trebui, de asemenea, să fie indicată clar printr-un sistem de etichetare a bagajelor, care să împartă obiectele transportate în clase de greutate diferite.*

## Amendamentul 7

### Propunere de regulament Considerentul 31

*Textul propus de Comisie*

(31) Statele membre *trebuie să își mențină capacitatea de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii de handling la sol.*

*Amendamentul*

(31) Statele membre *ar trebui să se asigure că personalul întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol se bucură de un nivel corespunzător de protecție socială și de condiții de muncă chiar și în cazul subcontractării și al contractelor de servicii. În cazul în care autoritățile competente din statul membru constată că există unele lacune în ceea ce privește această protecție sau că au loc încălcări ale normelor în vigoare, acreditarea furnizorilor de servicii în cauză poate fi suspendată, retrasă sau reținută până în momentul în care este atins din nou standardul corespunzător.*

## Amendamentul 8

### Propunere de regulament Considerentul 31 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(31 a) *Având în vedere faptul că activitatea în domeniul serviciilor de handling al bagajelor poate antrena riscul unei epuizări premature a angajaților la începutul perioadei lor active de muncă, prezentul regulament oferă statelor*

*membre posibilitatea de a introduce legislații naționale prin care să se îmbunătățească condițiile de muncă.*

## **Amendamentul 9**

### **Propunere de regulament Articolul 12 – titlu**

*Textul propus de Comisie*

Menținerea drepturilor angajaților în cazul transferului de personal ***pentru serviciile supuse restricțiilor privind accesul pe piață***

*Amendamentul*

Menținerea drepturilor angajaților în cazul transferului de personal

## **Amendamentul 10**

### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Prezentul articol se aplică ***numai*** serviciilor de handling la sol pentru care statul membru în cauză are un număr limitat de furnizori în conformitate cu articolul 6 sau 14.

*Amendamentul*

(1) Prezentul articol se aplică serviciilor de handling la sol pentru care statul membru în cauză are un număr limitat de furnizori în conformitate cu articolul 6 sau 14. ***Statele membre ar trebui să examineze în detaliu, în contextul prezentului regulament, dacă este indicată o limitare a concurenței pentru alte sectoare.***

## **Amendamentul 11**

### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) În cazul în care, în urma procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10, un prestator de servicii de handling la sol menționat la alineatul (1) își pierde autorizația de a presta serviciile, statele membre ***pot solicita*** prestatorului (*furnizorilor*) de servicii de handling la sol

*Amendamentul*

(2) În cazul în care, în urma procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10, un prestator de servicii de handling la sol menționat la alineatul (1) își pierde autorizația de a presta serviciile ***sau în cazul în care un prestator de servicii încetează a mai presta servicii de***

care prestează ulterior serviciile respective să acorde personalului angajat anterior pentru prestarea serviciilor drepturile de care ar fi beneficiat în cazul unui transfer în sensul Directivei 2001/23/CE a Consiliului.

***handling la sol pentru un aeroport sau în cazul în care un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu decide să nu mai facă handling propriu***, statele membre ***solicită prestatorului (prestatorilor) de servicii de handling la sol sau utilizatorului aeroportului care practică handling propriu și care*** prestează ulterior serviciile respective să acorde personalului angajat anterior pentru prestarea serviciilor drepturile de care ar fi beneficiat în cazul unui transfer în sensul Directivei 2001/23/CE a Consiliului.  
***Articolul 4 alineatul (1) teza a doua din Directiva 2001/23/CE nu se aplică situațiilor menționate la prima teză a prezentului paragraf. Concedierile din motive economice, tehnice sau organizatorice nu sunt permise.***

## Amendamentul 12

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) Aceste drepturi includ aplicarea unor acorduri colective de valabilitate generală sau uzuale într-un domeniu de activitate, în conformitate cu convențiile din statele membre.***

## Amendamentul 13

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) la angajații prestatorului anterior care sunt implicați în prestarea ***serviciilor*** pentru care prestatorul anterior a pierdut autorizația și care acceptă în mod voluntar să fie preluați de către noul sau noii furnizori.

(3) Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) la angajații prestatorului anterior, ***inclusiv utilizatorii aeroportului care recurg la servicii de handling propriu, care*** sunt implicați în prestarea ***de servicii de handling la sol pe care prestatorul anterior nu le mai prestează sau*** pentru care prestatorul anterior a

pierdut autorizația, și care acceptă în mod voluntar să fie preluați de către noul sau noii furnizori **sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu. Costurile pentru un plan social pentru muncitorii concediați sunt suportate de către liniile aeriene, proporțional cu procentul lor din volumul de transport al prestatorului anterior.**

## Amendamentul 14

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) astfel încât să fie proporțională cu volumul de activitate transferată efectiv către celălalt prestator.

**eliminat**

*Justificare*

*Prin articolul 12 alineatul (4), Comisia urmărește diluarea aplicării Directivei privind transferul de întreprinderi (2001/23/CE) prin introducerea unei rezerve de proporționalitate. Garanțiile de transfer pe care le propune Comisia lucrătorilor ca și compensație în urma liberalizării trebuie să fie obligatorii și de amploare, altfel această compensație nu ar fi mai mult decât o farsă. Din acest motiv, raportorul dorește să elimine aplicarea acestei rezerve.*

## Amendamentul 15

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 5

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(5) **În cazul în care un stat membru impune o cerință în conformitate cu alineatul (2),** documentele aferente cererii de oferte pentru procedura de selecție prevăzută la articolele 7-10 **enumeră** personalul vizat și indică detaliile relevante ale drepturilor contractuale ale angajaților, precum și condițiile în care angajații sunt considerați a fi asociați serviciilor în cauză.

(5) Documentele aferente cererii de oferte pentru procedura de selecție prevăzută la articolele 7-10 **cuprind o listă cu** personalul vizat și indică detaliile relevante ale drepturilor contractuale ale angajaților, precum și condițiile în care angajații sunt considerați a fi asociați serviciilor în cauză. **Personalul și reprezentanții sindicatelor au acces la aceste liste.**

## Amendamentul 16

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(6) Dacă un furnizor de servicii de handling la sol încetează prestarea acestor servicii către un utilizator al aeroportului, ele reprezentând o parte semnificativă a activităților de handling la sol ale acestui furnizor în cazurile care nu sunt prevăzute la alineatul (2) sau dacă un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu decide să nu mai facă handling propriu, statele membre pot solicita furnizorului sau furnizorilor de servicii de handling la sol sau utilizatorului aeroportului care recurge la handling propriu și care prestează ulterior aceste servicii de handling la sol să acorde personalului care presta anterior aceste servicii drepturile de care ar fi beneficiat dacă ar fi avut loc un transfer în înțelesul Directivei 2001/23/CE a Consiliului.**

**eliminat**

*Justificare*

*Articolul 12 ar trebui simplificat, prin includerea tuturor celor trei cazuri (prestatorul de servicii își pierde licența, prestatorul de servicii de handling renunță la serviciile de handling la sol, utilizatorul de servicii de handling propriu renunță la aceste servicii) în cuprinsul alineatului (2) al articolului 12. În acest mod, articolul 12 alineatul (6) poate fi eliminat.*

## Amendamentul 17

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 7

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(7) Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) la angajații furnizorului anterior care sunt implicați în prestarea de servicii de handling la sol pe care furnizorul anterior nu le mai prestează, și care acceptă pe bază voluntară să fie**

**eliminat**



***preluați de noul sau noii furnizori sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu.***

*Justificare*

*Articolul 12 ar trebui simplificat, prin includerea tuturor celor trei cazuri (prestatorul de servicii își pierde licența, prestatorul de servicii de handling renunță la serviciile de handling la sol, utilizatorul de servicii de handling propriu renunță la aceste servicii) în cuprinsul alineatului (2) al articolului 12. În acest mod, articolul 12 alineatul (6) poate fi eliminat, la fel ca articolul 12 alineatul (7), întrucât acesta este acoperit automat de articolul 12 alineatul (3).*

**Amendamentul 18**

**Propunere de regulament  
Articolul 12 – alineatul 8**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(8) Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) la angajații utilizatorului aeroportului care recurge la handling propriu care sunt implicați în prestarea de servicii de handling la sol pentru care utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu decide să nu mai facă handling propriu, și care acceptă pe bază voluntară să fie preluați de noul sau noii furnizori sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu.***

***eliminat***

*Justificare*

*Articolul 12 ar trebui simplificat, prin includerea tuturor celor trei cazuri (prestatorul de servicii își pierde licența, prestatorul de servicii de handling renunță la serviciile de handling la sol, utilizatorul de servicii de handling propriu renunță la aceste servicii) în cuprinsul alineatului (2) al articolului 12. În acest mod, articolul 12 alineatul (6) poate fi eliminat, la fel ca articolul 12 alineatul (7) și alineatul (8), întrucât acestea sunt acoperite automat de articolul 12 alineatul (3).*

## Amendamentul 19

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 9

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(9) Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) astfel încât aceasta să fie proporțională cu volumul activității efectiv transferate celui alt furnizor sau utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu.**

**eliminat**

*Justificare*

*Prin articolul 12 alineatul (9), Comisia urmărește diluarea aplicării Directivei privind transferul de întreprinderi (2001/23/CE) prin introducerea unei rezerve de proporționalitate. Garanțiile de transfer pe care le propune Comisia lucrătorilor ca și compensație în urma liberalizării trebuie să fie obligatorii și de amploare, altfel această compensație nu ar fi mai mult decât o farsă. Din acest motiv, raportorul dorește să elimine aplicarea acestei rezerve.*

## Amendamentul 20

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 10 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(10 a) Statele membre se asigură că dumpingul salarial este preîntâmpinat nu numai în cazul angajaților din sectorul serviciilor de handling la sol, ci și în eventualitatea unui transfer de personal, cu scopul de a garanta standarde sociale adecvate și a îmbunătăți calitatea serviciilor de handling la sol;**

## Amendamentul 21

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 10 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(10 b) Autoritățile competente ale statelor**

*membre se asigură că personalul recrutat în vederea furnizării acestor servicii beneficiază de o protecție socială corespunzătoare;*

## Amendamentul 22

### Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 10 c (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(10 c) Pentru a atenua efectele negative ale liberalizării în sectorul serviciilor de handling la sol, autoritățile de gestionare aeroportuare trebuie să definească și să aplice standarde de calitate minime obligatorii în materie de servicii, în interesul siguranței, fiabilității și eficacității operațiunilor;*

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament Articolul 20

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

O întreprindere care solicită o aprobare trebuie să demonstreze că angajații săi au calificarea, experiența profesională și vechimea în muncă necesare pentru desfășurarea activităților pentru care solicită aprobarea.

O întreprindere care solicită o aprobare trebuie să demonstreze că angajații săi au calificarea, experiența profesională și vechimea în muncă necesare pentru desfășurarea activităților pentru care solicită *sau a solicitat* aprobarea. *Autoritățile competente din statele membre, în cooperare cu operatorul aeroportuar și cu partenerii sociali implicați, stabilesc și justifică pentru fiecare aeroport cerințele minime privind calificările, experiența profesională și vechimea în muncă. Autoritățile competente din primul stat membru monitorizează aplicarea acestor cerințe. În plus, o instituție europeană competentă, în cooperare cu autoritățile competente din statele membre, cu*

*operatorii aeroportuari și cu partenerii sociali, stabilește la nivelul UE standarde generale de formare aplicabile personalului din sectorul serviciilor de handling la sol. Dacă se elaborează standarde europene minime obligatorii pentru formarea și calificarea personalului, statele membre le aplică și le monitorizează pentru a asigura un standard european de siguranță cât mai ridicat cu putință.*

## Amendamentul24

### Propunere de regulament Articolul 34 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu se asigură că toți angajații lor implicați în prestarea de servicii de handling la sol, inclusiv personalul de conducere și supraveghetorii, participă periodic la sesiuni de formare *specifică* și periodică pentru a le permite îndeplinirea sarcinilor atribuite.

#### *Amendamentul*

(1) Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu se asigură că toți angajații lor implicați în prestarea de servicii de handling la sol, inclusiv personalul de conducere și supraveghetorii, participă periodic la sesiuni de formare *profesională* și periodică *armonizată la nivel european*, pentru a le permite îndeplinirea sarcinilor atribuite *și pentru a preveni producerea de accidente și vătămările. O instituție europeană competentă, în cooperare cu autoritățile competente din statele membre, cu operatorii aeroportuari și cu partenerii sociali, stabilește standarde minime și obligatorii care să garanteze niveluri optime de calitate în materie de educație și instruire a angajaților din sectorul serviciilor de handling la sol. Aceste standarde sunt actualizate și dezvoltate periodic, pentru a contribui la calitatea operațiunilor în termeni de fiabilitate, reziliență, siguranță și securitate și pentru a crea condiții echitabile de concurență pentru toți operatorii. Autoritățile competente din statele membre monitorizează conformitatea cu standardele în materie de educație și formare folosind mijloacele*

*adecvate. Până în momentul în care standardul corespunzător este atins din nou, acreditarea furnizorilor de servicii în cauză se suspendă, se retrage sau se reține. Această procedură servește la menținerea siguranței în traficul aerian european. Pot fi impuse cursuri de formare recurente, ale cărui costuri sunt suportate de către furnizorul de servicii de handling la sol sau de către utilizatorii de aeroport care recurg la servicii de handling propriu.*

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Articolul 34 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Fiecare angajat implicat în prestarea de servicii de handling la sol trebuie să participe la o sesiune de formare care să **dureze cel puțin două zile și** să fie relevantă pentru sarcinile care îi sunt atribuite. Fiecare angajat trebuie să participe la o sesiune de formare relevantă **în momentul** ocupării unui nou post sau **atunci când îi este atribuită o nouă sarcină**.

#### *Amendamentul*

(2) Fiecare angajat implicat în prestarea de servicii de handling la sol trebuie să participe **cu regularitate** la o sesiune de formare **profesională teoretică și practică de bază, care** să fie relevantă pentru sarcinile care îi sunt atribuite. **În cooperare cu operatorii de aeroport și partenerii sociali în cauză, autoritățile competente din statele membre stabilesc detaliile formării suplimentare specifice aeroporturilor, precum și frecvența și durata minimă ale acestei sesiuni de formare. Susținerea cu succes a unui test de specialitate practic și teoretic reprezintă dovada însușirii competențelor și cunoștințelor relevante. Costurile de participare la sesiunile de formare sunt suportate în întregime de către angajatori.** Fiecare angajat trebuie să participe la o sesiune de formare relevantă **înaintea** ocupării unui nou post sau **a începerii unei sarcini nou atribuite**.

## Amendamentul 26

### Propunere de regulament

#### Articolul 34 – alineatul 3 – partea introductivă

##### *Textul propus de Comisie*

(3) Atunci când este relevantă pentru activitatea în cauză de servicii de handling la sol, formarea **include** cel puțin următoarele elemente:

##### *Amendamentul*

(3) **Conținuturile specifice ale testelor și ale cursurilor, precum și buna desfășurare a acestora, sunt armonizate la nivel european și sunt reglementate și monitorizate de către autoritățile competente din statele membre.** Atunci când este relevantă pentru activitatea în cauză de servicii de handling la sol, formarea **și testele includ** cel puțin următoarele elemente:

## Amendamentul 27

### Propunere de regulament

#### Articolul 34 – alineatul 3 – litera g

##### *Textul propus de Comisie*

(g) formare funcțională pentru handlingul pasagerilor, inclusiv instruire cu privire la pasarelele de îmbarcare pentru pasageri și la informarea și asistența pasagerilor în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 1107/2006;

##### *Amendamentul*

(g) formare funcțională pentru handlingul pasagerilor, **în special în ceea ce privește pasagerii cu nevoi speciale și mai ales pe cei cu mobilitate redusă sau dizabilități**, inclusiv instruire cu privire la pasarelele de îmbarcare pentru pasageri și la informarea și asistența pasagerilor în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 1107/2006;

## Amendamentul 28

### Propunere de regulament

#### Articolul 34 – alineatul 3 – litera n

##### *Textul propus de Comisie*

(n) măsuri în caz de urgență și gestionarea intervențiilor în caz de urgență;

##### *Amendamentul*

(n) măsuri în caz de urgență, **măsuri de prim ajutor** și gestionarea intervențiilor în caz de urgență;

## Amendamentul 29

### Propunere de regulament

#### Articolul 34 – alineatul 3 – litera pa (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(pa) măsuri de protecție împotriva riscurilor la adresa sănătății la care este supus în mod tipic personalul angajat în serviciile de handling la sol.**

## Amendamentul 30

### Propunere de regulament

#### Articolul 39 – alineatul 1 – partea introductivă

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament cel târziu în termen de **cinci** ani de la data aplicării prezentului regulament. Raportul evaluează în **particular orice impact semnificativ** asupra calității serviciilor de handling la sol și condițiilor de muncă și angajare. Raportul **include următorul set de indicatori și criterii fundamentale pentru un eșantion de aeroporturi:**

(1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament cel târziu în termen de **trei** ani de la data aplicării prezentului regulament. Raportul evaluează în **special impactul** asupra calității serviciilor de handling la sol, **precum și asupra** condițiilor de muncă și angajare. Raportul **examinează indicatorii și criteriile următoare:**

## Amendamentul 31

### Propunere de regulament

#### Articolul 39 – alineatul 1 – litera l

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(l) standarde minime de calitate pentru întreprinderile care furnizează servicii de handling la sol;

(l) standarde minime de calitate pentru întreprinderile care furnizează servicii de handling la sol **în toate aeroporturile Uniunii, pentru cele 11 categorii de servicii; verificarea legăturii dintre întârzierile cauzate de serviciile de handling la sol și standardele minime de**

*calitate;*

### **Amendamentul 32**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 39 – alineatul 1 – litera m**

*Textul propus de Comisie*

(m) *caracteristici privind formarea;*

*Amendamentul*

(m) *cursurile de formare și perfecționare, pe baza elementelor prevăzute la articolul 34 alineatul (3) literele (a) - (q); verificarea legăturii dintre întârzierile cauzate de serviciile de handling la sol și nivelul de formare și perfecționare;*

### **Amendamentul 33**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 39 – alineatul 1 – litera n**

*Textul propus de Comisie*

(n) transferul de personal și impactul acestuia asupra protecției angajaților;

*Amendamentul*

(n) transferul de personal și impactul acestuia asupra protecției angajaților, *în special numărul angajaților transferați atunci când survine o schimbare a prestatorului de servicii de handling la sol, numărul angajaților care au acceptat benevol să fie disponibilizați în momentul în care a survenit o schimbare a prestatorului de servicii de handling la sol; evoluția salariilor în cazul lucrătorilor transferați și numărul proceselor intentate în fața tribunalelor pentru forța de muncă în contextul transferurilor;*

### **Amendamentul 34**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 39 – alineatul 1 – litera o**

*Textul propus de Comisie*

(o) locuri de muncă și condiții de muncă în

*Amendamentul*

(o) locuri de muncă și condiții de muncă în sectorul serviciilor de handling la sol, *în*



sectorul serviciilor de handling la sol.

***special evoluția salariilor în comparație cu evoluția prețurilor de handling, precum și în comparație cu evoluția productivității întregului ansamblu de servicii de handling la sol din aeroport și a prestatorului individual de servicii de handling la sol.***

*Justificare*

*Raportul ar trebui deja să fie prezentat după trei ani, pentru a se putea recunoaște din timp efectele negative ale regulamentului. Limitarea la efectele „semnificative” lasă o marjă de interpretare mult prea mare. Indicatorii trebuie precizați, pentru a clarifica cu date valide legăturile dintre serviciile de handling la sol și întârzieri.*

**Amendamentul 35**

**Propunere de regulament**

**Articolul 39 – alineatul 1 – litera oa (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(oa) legătura dintre întârzierile cauzate de serviciile de handling la sol și standardele de calitate insuficiente;***

**Amendamentul 36**

**Propunere de regulament**

**Articolul 39 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) Pe baza acestui raport, Comisia poate decide dacă este necesară o revizuire a prezentului regulament.

(3) Pe baza acestui raport, Comisia poate decide, ***în strânsă colaborare cu Parlamentul European***, dacă este necesară o revizuire a prezentului regulament.

*Justificare*

*Prin articolul 39 alineatul (3), Comisia încearcă să stabilească o competență decizională exclusivă cu privire la necesitatea revizuirii regulamentului. Parlamentul European trebuie implicat îndeaproape în această decizie.*

**Amendamentul 37**

**Propunere de regulament**

## Articolul 40

*Textul propus de Comisie*

***Fără să aducă atingere aplicării prezentului regulament și sub rezerva celorlalte dispoziții ale dreptului Uniunii, statele membre pot lua măsurile necesare pentru a asigura protecția drepturilor lucrătorilor.***

*Amendamentul*

***Statele membre se asigure pe căi legislative că personalul întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol sau de handling propriu se bucură de un nivel corespunzător de securitate socială și de condiții de muncă chiar și în cazul subcontractării și al contractelor de servicii. În cazul în care autoritățile competente din statul membru constată că la respectivul aeroport nu se respectă standardele cerute, acreditarea furnizorilor de servicii în cauză se suspendă, se retrage sau se reține până în momentul în care standardul corespunzător este atins din nou.***

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Serviciile de handling la sol pe aeroporturile Uniunii și abrogarea Directivei Consiliului 96/67/CE			
<b>Referințe</b>	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)			
<b>Comisie competentă în fond</b> Data anunțului în plen	TRAN 15.12.2011			
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	EMPL 15.12.2011			
<b>Comisie(i) asociată(e) - data anunțului în plen</b>	24.5.2012			
<b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b> Data numirii	Thomas Mann 27.10.2011			
<b>Examinare în comisie</b>	31.5.2012	21.6.2012	6.9.2012	17.9.2012
<b>Data adoptării</b>	18.9.2012			
<b>Rezultatul votului final</b>	+: –: 0:	36 4 1		
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Regina Bastos, Edit Bauer, Heinz K. Becker, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Marije Cornelissen, Emer Costello, Andrea Cozzolino, Frédéric Daerden, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Jean Lambert, Veronica Lope Fontagné, Olle Ludvigsson, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Óry, Siiri Oviir, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Jutta Steinruck, Traian Ungureanu, Inês Cristina Zuber			
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Kinga Göncz, Tunne Kelam, Jan Kozłowski, Svetoslav Hristov Malinov, Anthea McIntyre, Antigoni Papadopoulou, Birgit Sippel, Csaba Sógor			
<b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Cornelia Ernst			

23.8.2012

## **AVIZ AL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR**

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Raportoare pentru aviz: Ildikó Gáll-Pelcz

### **JUSTIFICARE SUCCINTĂ**

La 1 decembrie 2011, Comisia Europeană a publicat o propunere de regulament privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune.

Sectorul handlingului la sol așteaptă de mult propunerea Comisiei care ar trebui să sporească eficiența și calitatea globală a serviciilor de handling la sol printr-o deschidere și mai mare a pieței. Cu toate că propunerea constituie o îmbunătățire semnificativă a cadrului legislativ actual, rămân încă de rezolvat unele chestiuni importante pentru a asigura o deschidere eficientă a pieței, bazată pe o atitudine consecventă, pe transparență și optimizarea serviciilor pentru utilizatorii aeroporturilor, adică, implicit, pentru pasageri.

#### **Lărgirea paletelor de soluții privind handlingul la sol în aeroporturile din UE**

În propunerea sa, Comisia crește numărul minim obligatoriu de furnizori terți ai anumitor servicii esențiale de handling la sol (handlingul de bagaje, de rampă, de combustibil, de marfă și poștă) de la doi la trei furnizori în aeroporturile cu peste 5 milioane de pasageri și posibilitățile fiecărei linii aeriene de a presta serviciile de handling în regie proprie, ceea ce va oferi mai multe opțiuni și va contribui la creșterea în general a calității serviciilor de handling la sol în aeroporturile europene.

Propunerea Comisiei este un pas important în direcția bună, și anume deschiderea pieței serviciilor de handling la sol.

De aceea, raportora susține ideea ca aeroporturile cu peste 5 milioane de pasageri pe an să fie deservite de un număr minim de trei furnizori externi. În cazul acestor aeroporturi, raportora nu vede necesitatea de a restricționa în continuare accesul prestatorilor de servicii

de handling la sol în aeroporturile cu constrângeri specifice, potrivit propunerii Comisiei de la articolul 14.

Raportoarea salută introducerea recunoașterii reciproce a aprobărilor din partea altor state membre, principiu central pentru libera circulație și deci pentru piața internă. În general, procedura pentru acordarea aprobărilor trebuie să fie transparentă, nediscriminatorie și nu poate să reducă, în practică, accesul la piață sau libertatea de a face handling în regie proprie la un nivel mai scăzut decât cel prevăzut în prezentul regulament.

### **O liberalizare echilibrată a pieței UE de handling la sol**

Deschiderea pieței de handling la sol ar trebui totuși să fie echilibrată. Handlingul la sol este o activitate supusă unei concurențe intense și foarte solicitantă în termeni de capital, cu costuri fixe mari cu personalul și echipamentele. De la deschiderea pieței de handling la sol, liniile aeriene au reușit să tragă în jos în mod continuu taxele de handling. Ca urmare, în sectorul european de handling la sol marjele au scăzut în decursul ultimilor zece ani, în ciuda creșterii rapide a numărului de pasageri pe tot cuprinsul UE.

O deschidere totală a pieței ar pune mai multă presiune pe prestatorii de servicii de handling care la rândul lor vor fi nevoiți să reducă costurile cu personalul. Aceasta va determina o scădere a salariilor, scăderea siguranței locului de muncă și a orelor de formare profesională, precum și înmulțirea contractelor de muncă cu timp parțial sau pe perioadă determinată.

### **Îmbunătățirea în continuare a licitațiilor – e nevoie de mai multă flexibilitate**

Raportoarea recunoaște că propunerea Comisiei introduce îmbunătățiri pentru procedurile de licitație, prin specificații mai detaliate ale procedurii de selecție și prin mărirea la zece ani a duratei maxime a perioadei de selecție a unui furnizor al anumitor servicii esențiale de handling la sol. Potrivit raportoarei, durata maximă ar trebui asigurată pentru toate serviciile de handling la sol și să nu fie restricționată în cazul excepțiilor menționate la articolul 14 din propunere.

Pentru a oferi mai multă flexibilitate prestatorilor de servicii și mai ales pentru a da mai multe șanse IMM-urilor, raportoarea sugerează să se permită entității contractante să împartă serviciile de handling în loturi și să organizeze o procedură de licitație separată pentru fiecare lot. Pentru a nu restricționa accesul la piața serviciilor de handling la sol, este important să se organizeze licitații deschise, raportoarea sugerând introducerea obligației pentru entitatea contractantă, în cazul în care o licitație nu are succes, de a lansa o nouă licitație într-un termen stabilit de 12 luni.

Raportoarea subliniază că o licitație fără succes pe o perioadă limitată în cazul în care un alt furnizor și-a încetat serviciile înainte de perioada prevăzută trebuie privită ca un monopol „de facto”, de aici ideea ca statele membre să reglementeze prețurile la aceste servicii de handling la sol, după cum propune Comisia, aceasta în condițiile în care piața este încă considerată deschisă din punct de vedere legal.

### **Infrastructură centralizată și clarificări în privința taxelor**

Pentru a asigura transparența și planificarea utilizatorilor aeroportului, este important să se introducă un sistem de taxare comun și transparent pentru infrastructurile și instalațiile aeroportuare centralizate. Raportoarea sugerează, de asemenea, ca organismul de conducere să fie obligat să includă în informarea către Comitetul utilizatorilor aeroportului și către întreprinderi o previziune a situației din aeroporturi în ceea ce privește taxele de handling la sol, creșterea traficului și investițiile în infrastructură propuse.

Pentru a evita situația în care se depun reclamații sâcâitoare numai în ideea de a amâna aplicarea unei taxe, este important să se acorde autorităților aeroportului posibilitatea de a recupera taxele corespunzătoare perioadei scurse de la depunerea reclamației. În cazul în care o decizie referitoare la quantumul taxelor de handling la sol este adusă în atenția autorității independente de supraveghere în conformitate cu alineatul (6) din prezentul articol, aceasta nu produce efecte înainte ca autoritatea independentă să fi examinat chestiunea. În cazul în care autoritatea independentă de supraveghere este de acord cu decizia luată de organismul de administrare a infrastructurii în legătură cu quantumul taxelor de handling la sol, taxele pot fi recuperate începând cu momentul deciziei inițiale.

### **Coordonarea activităților**

Pentru a întări rolul de coordonare al organismului de conducere a aeroportului, operatorul aeroportului este împuternicit să impună respectarea normelor de conduită. Raportoarea subliniază faptul că organismul de administrare a aeroportului trebuie să fie responsabil pentru coordonarea adecvată a activităților de handling la sol în aeroportul propriu.

### **Utilizarea standardelor**

Raportoarea susține introducerea de standarde minime pentru serviciile aeroportuare, care vor îmbunătăți calitatea serviciilor și funcționarea aeroporturilor. Este important ca standardele minime să respecte cerințele în materie de siguranță, normele și sistemele de gestionare ale aeroportului, după cum se menționează în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 privind normele comune în domeniul aviației civile. Pe lângă aceasta, raportoarea introduce pentru furnizorii de a servicii de handling la sol obligația de a întocmi și a implementa un sistem de gestionare a siguranței, care ar trebui să susțină aplicarea standardelor minime de calitate. În plus, operatorul aeroportului este însărcinat să asigure respectarea standardelor minime de calitate.

### **Concluzii**

Raportoarea subliniază faptul că deschiderea pieței pentru servicii de handling la sol în UE ar trebui să se facă într-un mod echilibrat, întrucât o liberalizare totală ar putea duce la un grad ridicat de instabilitate, deoarece tot mai mulți prestatori de handling ar fi forțați să iasă de pe piață. Societățile de handling sunt coloana vertebrală a transportului aerian și o piață de handling instabilă ar duce la disfuncționalități în serie pe aeroporturile din Europa și la multe disponibilizări de personal. Pe termen lung, oricum, liberalizarea totală va duce probabil la un oligopol la nivel european, cu puține societăți de handling rămase pe piață. Un astfel de oligopol ar fi contrar intereselor liniilor aeriene, lucrătorilor și pasagerilor și ar avea un efect negativ asupra concurenței, creșterii economice și locurilor de muncă.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

### Amendamentul 1

#### Propunere de regulament Considerentul 18

##### *Textul propus de Comisie*

(18) Pentru a garanta funcționarea adecvată și în bune condiții a operațiunilor aferente transportului aerian în aeroporturi, pentru a garanta siguranța și securitatea în incinta aeroportului, precum și pentru a proteja mediul și a asigura conformitatea cu dispozițiile și normele sociale aplicabile, furnizarea de servicii de handling la sol *trebuie* să facă obiectul unei aprobări corespunzătoare. Având în vedere faptul că, în prezent, există sisteme pentru aprobarea prestării de servicii de handling la sol în majoritatea statelor membre, dar că acestea diferă considerabil, trebuie introdus un sistem armonizat de aprobare.

##### *Amendamentul*

(18) Pentru a garanta funcționarea adecvată și în bune condiții a operațiunilor aferente transportului aerian în aeroporturi, pentru a garanta siguranța și securitatea în incinta aeroportului, precum și pentru a proteja mediul și a asigura conformitatea cu dispozițiile și normele sociale aplicabile **și cu contractele colective reprezentative**, furnizarea de servicii de handling la sol *ar trebui* să facă obiectul unei aprobări corespunzătoare. Având în vedere faptul că, în prezent, există sisteme pentru aprobarea prestării de servicii de handling la sol în majoritatea statelor membre, dar că acestea diferă considerabil, trebuie introdus un sistem armonizat de aprobare.

### Amendamentul 2

#### Propunere de regulament Considerentul 27a (nou)

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

**(27a) Aeroporturile ar trebui să implementeze indicatori-cheie de performanță pentru a determina modul în care funcționează serviciile de handling la sol, contribuind la o mai mare eficiență și, în cele din urmă, la servicii rapide și de calitate pentru pasageri.**

### Amendamentul 3

#### Propunere de regulament Considerentul 27b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(27b) Dat fiind faptul că unul din obiectivele-cheie ale serviciilor de handling la sol în aeroporturile europene este îmbunătățirea calității serviciilor de handling în beneficiul companiilor aeriene, prezentul regulament ar trebui în mod special să contribuie la îmbunătățirea calității în ceea ce privește handlingul bagajelor.**

### Amendamentul 4

#### Propunere de regulament Considerentul 29

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(29) Subcontractarea conduce la o creștere a flexibilității pentru furnizorii de servicii de handling la sol. Cu toate acestea, subcontractarea și subcontractarea în cascadă pot, de asemenea, să genereze constrângeri privind capacitatea și să afecteze în mod negativ siguranța și securitatea. În consecință, subcontractarea trebuie limitată, iar normele care o reglementează trebuie clarificate.

(29) Subcontractarea **poate** conduce la o creștere a flexibilității pentru furnizorii de servicii de handling la sol. Cu toate acestea, subcontractarea și subcontractarea în cascadă pot, de asemenea, să genereze constrângeri privind capacitatea și să afecteze în mod negativ siguranța și securitatea. În consecință, subcontractarea trebuie limitată, iar normele care o reglementează trebuie clarificate. **În limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament, subcontractarea nu ar trebui niciodată să ducă la înrăutățirea condițiilor de muncă, a siguranței și securității.**

### Amendamentul 5

#### Propunere de regulament Considerentul 31a (nou)



*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(31a) Deoarece persoanele cu handicap cunosc adesea probleme în utilizarea căilor legale de atac la dispoziția lor, prezentul regulament respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului.**

## **Amendamentul 6**

### **Propunere de regulament Considerentul 31b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(31b) Chiar dacă drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, prezentul regulament încurajează o convergență mai bună între, pe de o parte, furnizorii de asistență persoanelor cu handicap sau persoanelor cu mobilitate redusă și, pe de altă parte, persoanele care manipulează echipamentul de ajutor al călătorilor, inclusiv dispozitivele medicale.**

## **Amendamentul 7**

### **Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Fiecare dintre aeroporturile în cauză constituie un comitet al reprezentanților utilizatorilor aeroportului sau al organizațiilor reprezentând utilizatorii aeroportului („Comitetul utilizatorilor

Fiecare dintre aeroporturile în cauză constituie, **la cererea utilizatorilor aeroportului**, un comitet al reprezentanților utilizatorilor aeroportului sau al organizațiilor reprezentând utilizatorii aeroportului („Comitetul utilizatorilor

aeroportului”).

aeroportului”).

### *Justificare*

*La unele aeroporturi, din cauza lipsei unor probleme sau disensiuni majore, reprezentanții au încetat să participe la reuniunile Comitetului utilizatorilor aeroportului. De aceea, nu ar trebui să existe nicio obligație de a înființa un astfel de comitet dacă nu există cereri din partea utilizatorilor în acest sens. În plus, în cazul aeroporturilor regionale mai mici, înființarea și administrarea comitetului poate duce la creșterea sarcinii administrative și financiare.*

## **Amendamentul 8**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 2**

##### *Textul propus de Comisie*

Cu toate acestea, statele membre nu pot limita numărul la mai puțin de doi furnizori pentru fiecare categorie de servicii de handling la sol **sau, pentru aeroporturile cu un volum anual de trafic mai mare de 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani, la mai puțin de trei furnizori pentru fiecare categorie de servicii de handling la sol.**

##### *Amendamentul*

Cu toate acestea, statele membre nu pot limita numărul la mai puțin de doi furnizori pentru fiecare categorie de servicii de handling la sol, **cu condiția ca aceștia să fie aleși pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.**

***În cazul aeroporturilor cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin ultimii trei ani, Comisia Europeană evaluează dacă există motive întemeiate pentru a crește la trei numărul furnizorilor de servicii de handling la sol și, pe această bază, face recomandări autorităților naționale de supraveghere care vor decide, în calitate de autorități de reglementare independente, să ia o hotărâre dacă particularitățile de la nivel european, național și regional impun creșterea numărului de furnizori pentru fiecare categorie de servicii de handling la sol, cu condiția ca aceștia să fie aleși pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.***

*În termen de doi ani de la data menționată la al doilea paragraf de la articolul 46, Comisia evaluează impactul prezentului regulament asupra pieței UE de handling la sol, realizând inclusiv o evaluare specială a impactului asupra drepturilor lucrătorilor. Comisia își prezintă concluziile într-un raport adresat Parlamentului European și Consiliului. Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă în vederea modificării prezentului regulament.*

## **Amendamentul 9**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 4 – partea introductivă**

##### *Textul propus de Comisie*

(4) În cazul în care numărul de furnizori autorizați este limitat în conformitate cu alineatul (2), statele membre nu pot împiedica un utilizator al aeroportului, indiferent de partea aeroportului care îi este alocată, să aibă, cu privire la fiecare categorie de servicii de handling la sol supusă restricției, posibilitatea unei alegeri eficiente, în condițiile stabilite la alineatele (2) și (3), între cel puțin:

– doi furnizori de servicii de handling la sol, *sau*

– *trei furnizori de servicii de handling la sol pentru aeroporturile al căror volum anual de trafic este mai mare de 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani.*

##### *Amendamentul*

(4) În cazul în care numărul de furnizori autorizați este limitat în conformitate cu alineatul (2), statele membre nu pot împiedica un utilizator al aeroportului, indiferent de partea aeroportului care îi este alocată, să aibă, cu privire la fiecare categorie de servicii de handling la sol supusă restricției, posibilitatea unei alegeri eficiente, în condițiile stabilite la alineatele (2) și (3), între cel puțin:

– doi furnizori de servicii de handling la sol.

## **Amendamentul 10**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 7 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Furnizorii autorizați să furnizeze servicii de handling la sol într-un aeroport unde numărul acestora este limitat în conformitate cu articolul 6 sau articolul 14 sunt selectați în conformitate cu o procedură de licitație transparentă, **deschisă** și nediscriminatorie.

*Amendamentul*

(1) Furnizorii autorizați să furnizeze servicii de handling la sol într-un aeroport unde numărul acestora este limitat în conformitate cu articolul 6 sau articolul 14 sunt selectați în conformitate cu o procedură de licitație transparentă și nediscriminatorie, **deschisă tuturor părților interesate, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2004/17/CE de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale. Entitatea contractantă poate să împartă aceste servicii de handling la sol în loturi și să organizeze o procedură de licitație separată pentru fiecare lot.**

**Amendamentul 11**

**Propunere de regulament  
Articolul 7 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

(4) După **notificarea** Comisiei, statul membru în cauză poate include în caietul de sarcini sau în specificațiile tehnice pe care furnizorii de servicii de handling la sol trebuie să le respecte o obligație de furnizare de servicii publice cu privire la aeroporturile care deserveșc regiuni periferice sau în curs de dezvoltare care fac parte din teritoriul său și unde furnizorii nu sunt dispuși să presteze servicii de handling la sol fără sprijin public (și anume, drepturi exclusive sau plăți compensatorii), dar care sunt de o importanță vitală pentru statul membru în cauză în ceea ce privește accesibilitatea. **Prezenta dispoziție nu aduce atingere normelor privind ajutoarele de stat ale UE.**

*Amendamentul*

(4) După **informarea** Comisiei **și sub rezerva normelor Uniunii privind ajutoarele de stat**, statul membru în cauză poate include în caietul de sarcini sau în specificațiile tehnice pe care furnizorii de servicii de handling la sol trebuie să le respecte o obligație de furnizare de servicii publice cu privire la aeroporturile care deserveșc regiuni periferice sau în curs de dezvoltare care fac parte din teritoriul său și unde furnizorii nu sunt dispuși să presteze servicii de handling la sol fără sprijin public (și anume, drepturi exclusive sau plăți compensatorii), dar care sunt de o importanță vitală pentru statul membru în cauză în ceea ce privește accesibilitatea.

## Amendamentul 12

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 6 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(6a) Dacă o licitație nu are succes în ceea ce privește găsirea unui număr suficient de furnizori în conformitate cu articolul 6, autoritatea pentru licitație lansează o nouă licitație în termen de 12 luni după încheierea precedentei proceduri de licitație. Autoritatea pentru licitație poate, după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului, să prelungească această perioadă până la cel mult 36 de luni.**

## Amendamentul 13

### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 – litera b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(b) nivelul calității operațiunilor, astfel cum sunt evaluate pe baza unui program de zbor reprezentativ, inclusiv, dacă este cazul, utilizarea eficientă a personalului și a echipamentelor, ultima acceptare a bagajelor și a mărfurilor, termenele de livrare pentru bagaje și mărfuri și timpii maximi de rotație;

(b) nivelul calității operațiunilor, astfel cum sunt evaluate pe baza unui program de zbor reprezentativ, inclusiv, dacă este cazul, utilizarea eficientă a personalului și a echipamentelor, ultima acceptare a bagajelor și a mărfurilor, termenele de livrare pentru bagaje și mărfuri, **capacitatea de a asigura handlingul sigur și responsabil al bagajelor și echipamentelor** și timpii maximi de rotație;

## Amendamentul 14

### Propunere de regulament Articolul 9 – paragraful 3 – litera d

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(d) adecvația resurselor umane în ceea ce

(d) adecvația resurselor umane în ceea ce

privește experiența lucrătorilor și adecvația programului de formare/calificare;

privește experiența **și seriozitatea** lucrătorilor și adecvația programului de formare/calificare;

## Amendamentul 15

### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 – litera ga (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ga) performanța inovatoare.**

## Amendamentul 16

### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 – litera gb (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gb) asigurarea unor condiții echitabile lucrătorilor furnizorului, în special în ceea ce privește remunerația și condițiile de muncă**

## Amendamentul 17

### Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Furnizorii de servicii de handling la sol sunt autorizați pentru o perioadă minimă de șapte ani și o perioadă maximă de zece ani, **fără a aduce atingere exceptărilor referitoare la deschiderea pentru handling propriu și pentru servicii de handling la sol pentru terți prevăzută la articolul 14 alineatul (1)**. Perioada exactă pentru care furnizorii sunt autorizați și data de începere a activităților se indică clar în cererea de oferte.

(1) Furnizorii de servicii de handling la sol sunt autorizați pentru o perioadă minimă de șapte ani și o perioadă maximă de zece ani. Perioada exactă pentru care furnizorii sunt autorizați și data de începere a activităților se indică clar în cererea de oferte.

## Amendamentul 18

### Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

(4) În cazul în care un prestator de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de terminarea perioadei pentru care este autorizat, prestatorul este înlocuit pe baza procedurii de selecție descrise în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol. Orice prestator care își încetează activitatea informează autoritatea pentru licitație relevantă cu privire la intenția sa de a-și înceta activitatea cu **suficient timp în prealabil și cu** cel puțin șase luni înainte de a părăsi aeroportul. Pot fi impuse sancțiuni financiare prestatorului în cazul în care acesta nu informează autoritatea pentru licitație cu **suficient timp** în prealabil, cu excepția cazului în care prestatorul poate demonstra forța majoră.

#### *Amendamentul*

(4) În cazul în care un prestator de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de terminarea perioadei pentru care este autorizat, prestatorul este înlocuit pe baza procedurii de selecție descrise în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol. Orice prestator care își încetează activitatea informează autoritatea pentru licitație relevantă cu privire la intenția sa de a-și înceta activitatea cu cel puțin șase luni înainte de a părăsi aeroportul. Pot fi impuse sancțiuni financiare prestatorului în cazul în care acesta nu informează autoritatea pentru licitație cu **cel puțin șase luni** în prealabil, cu excepția cazului în care prestatorul poate demonstra forța majoră.

## Amendamentul 19

### Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

***Dacă statul membru nu reușește să găsească un prestator de servicii de handling la sol pentru o perioadă de timp limitată, statul membru reglementează prețurile pentru serviciile de handling la sol aflate sub monopol temporar până în momentul în care un alt prestator începe să furnizeze serviciile în aeroport.***

#### *Amendamentul*

***eliminat***

#### *Justificare*

*Propunerea de reglementare a prețurilor în cazul unui monopol „de facto” temporar nu are niciun temei legal deoarece piața este încă considerată deschisă. Prețurile convenite între un operator și clientul său sunt rezultatul unui acord comercial care conține informații sensibile care nu pot fi dezvăluite. O astfel de reglementare nu poate fi impusă într-o piață comercială.*

*Aceasta ar duce la o denaturare a concurenței, în dezavantajul potențialilor concurenți.*

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 5**

#### *Textul propus de Comisie*

**(5) În cazul în care un stat membru impune o cerință în conformitate cu alineatul (2),** documentele aferente cererii de oferte pentru procedura de selecție prevăzută la articolele 7-10 enumeră personalul vizat și indică detaliile relevante ale drepturilor contractuale ale angajaților, precum și condițiile în care angajații sunt considerați a fi asociați serviciilor în cauză.

#### *Amendamentul*

(5) Documentele aferente cererii de oferte pentru procedura de selecție prevăzută la articolele 7-10 enumeră personalul vizat și indică detaliile relevante ale drepturilor contractuale ale angajaților, precum și condițiile în care angajații sunt considerați a fi asociați serviciilor în cauză.

#### *Justificare*

*Armonizarea condițiilor sociale în cadrul pieței unice este o condiție de bază pentru a evita practicile discriminatorii. Piața de handling la sol este foarte volatilă și operatorii se pot schimba de la o procedură de licitație la alta. Acest lucru creează incertitudini serioase pentru personal, care ar putea fi nevoit să se supună normelor și condițiilor sociale impuse de noul operator sau ar putea fi chiar disponibilizat. De aceea, este imperativ să se asigure o mai bună continuitate a condițiilor de lucru ale angajaților.*

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 7**

#### *Textul propus de Comisie*

(7) Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) la angajații furnizorului anterior care sunt implicați în prestarea de servicii de handling la sol pe care furnizorul anterior nu le mai prestează, și care acceptă **pe bază voluntară** să fie preluați de noul sau noii furnizori sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu.

#### *Amendamentul*

(7) Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) la angajații furnizorului anterior care sunt implicați în prestarea de servicii de handling la sol pe care furnizorul anterior nu le mai prestează, și care acceptă să fie preluați de noul sau noii furnizori sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu.



## Amendamentul 22

### Propunere de regulament

#### Articolul 14 – alineatul 1 – partea introductivă

##### *Textul propus de Comisie*

(1) Dacă pentru un aeroport, **anumite constrângeri privind** capacitatea sau spațiul disponibil, **care apar în special din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, fac** imposibilă deschiderea pieței și/sau implementarea handlingului propriu în măsura prevăzută de prezentul regulament, statul membru în cauză poate decide:

##### *Amendamentul*

(1) Dacă pentru un aeroport, capacitatea sau spațiul disponibil **sunt limitate într-o măsură care face** imposibilă deschiderea pieței și/sau implementarea handlingului propriu în măsura prevăzută de prezentul regulament, statul membru în cauză poate decide:

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament

#### Articolul 14 – alineatul 1 – litera c

##### *Textul propus de Comisie*

**(c) să limiteze la unul sau doi furnizori una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol menționate la articolul 6 alineatul (2) pentru aeroporturile al căror volum anual de trafic depășește 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri; în cazul unei limitări la doi furnizori se aplică articolul 6 alineatul (3);**

##### *Amendamentul*

**eliminat**

## Amendamentul 24

### Propunere de regulament

#### Articolul 15 – alineatul 1

##### *Textul propus de Comisie*

Organismul de administrare a aeroportului organizează o procedură de consultare cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament între acesta, Comitetul utilizatorilor aeroportului și întreprinderile

##### *Amendamentul*

Organismul de administrare a aeroportului organizează o procedură de consultare cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament între acesta, Comitetul utilizatorilor aeroportului și întreprinderile

care furnizează servicii de handling la sol. Consultarea include, inter alia, prețul serviciilor de handling la sol pentru care a fost acordată o exceptare în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (b) și (c) și organizarea prestării acestor servicii. O reuniune de consultare se organizează cel puțin o dată pe an. Organismul de administrare a aeroportului redactează un proces-verbal al reuniunii pe care îl trimite Comisiei, la cererea acesteia.

care furnizează servicii de handling la sol. Consultarea include, inter alia, prețul serviciilor de handling la sol pentru care a fost acordată o exceptare în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (b) și (c) și organizarea prestării acestor servicii. O reuniune de consultare se organizează cel puțin o dată pe an. **Reprezentanții personalului și ai sindicatelor participă, la cererea lor, la aceste întâlniri, în calitate de observatori.** Organismul de administrare a aeroportului redactează un proces-verbal al reuniunii pe care îl trimite Comisiei, la cererea acesteia.

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) **În aeroporturile cu un volum anual de trafic care depășește 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani**, nicio întreprindere nu este autorizată să presteze servicii de handling la sol **fie** ca prestator de servicii de handling la sol, **fie** ca utilizator care recurge la handling propriu decât dacă acesteia i s-a acordat o aprobare adecvată. O întreprindere care îndeplinește cerințele prevăzute în acest capitol are dreptul de a primi aprobarea.

#### *Amendamentul*

(1) Nicio întreprindere nu este autorizată să presteze servicii de handling la sol ca prestator de servicii de handling la sol, **ca subcontractant sau** ca utilizator care recurge la handling propriu decât dacă acesteia i s-a acordat o aprobare adecvată. O întreprindere care îndeplinește cerințele prevăzute în acest capitol are dreptul de a primi aprobarea.

#### *Justificare*

*Această cerință este în conformitate cu declarația comună adoptată de trei dintre cei patru parteneri sociali (aeroporturi, syndicate, prestatori independenți de handling) în aprilie 2011. Ar trebui să fie clar totuși că ea se aplică tuturor întreprinderilor, inclusiv subcontractanților. În plus, nu este justificat să se limiteze această cerință numai la aeroporturile mai mari.*

## Amendamentul 26

**Propunere de regulament**  
**Articolul 18 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) În scopul evaluării menționate la alineatul (1), fiecare solicitant își prezintă conturile auditate pentru ultimele două exerciții financiare.

*Amendamentul*

(3) În scopul evaluării menționate la alineatul (1), fiecare solicitant își prezintă conturile auditate pentru ultimele două exerciții financiare. **Autoritatea de autorizare stabilește formatul documentației care trebuie prezentată.**

*Justificare*

*Având în vedere faptul că există contabilități ale costurilor și modele de contabilitate foarte diferite, în special în sectorul aviației, autoritatea de autorizare ar trebui să poată să stabilească formatul documentației care trebuie prezentată pentru a facilita comparația.*

**Amendamentul 27**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 21 – paragraful 1 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

(d) cerințele privind calificarea personalului, **precum și** cerințele corespunzătoare privind instruirea și planul de pregătire;

*Amendamentul*

(d) cerințele privind calificarea personalului, cerințele corespunzătoare privind instruirea și planul de pregătire, **precum și proceduri de prevenire a accidentelor și rănilor.**

**Amendamentul 28**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 25 – alineatul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) Procedura pentru acordarea aprobărilor este transparentă, nediscriminatorie și nu poate să reducă, în practică, accesul la piață sau libertatea de a face handling în regie proprie la un nivel mai scăzut decât cel prevăzut în prezentul regulament.**

## Amendamentul 29

### Propunere de regulament Articolul 27 – alineatul 5

#### *Textul propus de Comisie*

(5) În cazul în care Comitetul utilizatorilor aeroportului nu este de acord cu decizia organismului de administrare a aeroportului de a centraliza sau de a nu centraliza o infrastructură sau cu domeniul de aplicare al centralizării, acesta poate solicita autorității independente de supraveghere a statului membru în cauză **să decidă dacă infrastructura în cauză trebuie centralizată sau nu și în ce măsură.**

#### *Amendamentul*

(5) În cazul în care Comitetul utilizatorilor aeroportului nu este de acord cu decizia organismului de administrare a aeroportului de a centraliza sau de a nu centraliza o infrastructură sau cu domeniul de aplicare al centralizării, acesta poate solicita autorității independente de supraveghere a statului membru în cauză **să examineze justificarea deciziei luate de organismul de administrare a aeroportului.**

#### *Justificare*

*Regulamentul propus face trimitere la Directiva UE 2009/12/CE privind taxele aeroportuare. De aceea, cerințele ar trebui să fie în concordanță cu principiile și dispozițiile Directivei. În acest context, rolul autorității de supraveghere ar trebui să se limiteze la verificarea justificării deciziei și la luarea unei decizii privind validitatea acesteia.*

## Amendamentul 30

### Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 4 – litera ea (nouă)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(ea) previziuni privind evoluția situației din aeroport în ceea ce privește taxele de handling la sol, creșterea traficului și investițiile în infrastructură propuse;**

## Amendamentul 31

### Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 5 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(5a) Dacă utilizarea instalațiilor**

*aeroportului, altele decât cele definite ca infrastructură centralizată, determină perceperea unei taxe, aceasta trebuie stabilită în funcție de criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.*

*Statele membre rămân libere să permită organismului de administrare a unei rețele aeroportuare, potrivit definiției din Directiva UE 2009/12/CE, să aplice un sistem de taxare comun și transparent.*

#### *Justificare*

*As for determination of the fee, distinction must be maintained between the fees for the use of the airport installations levied by the airport authority under already established rules and the fees collected by the designated manager of centralized infrastructures providing operations in a monopolistic position and subject to specific requirements. The latter should be subject to the requirements of the EU Airport Charges Directive (2009/12/EC - EUACD). However, the proposed Regulation goes beyond the Directive by requiring in order on the return on assets. Therefore, the Regulation should be aligned with the wording of the EUACD.*

#### **Amendamentul 32**

##### **Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 7**

###### *Textul propus de Comisie*

(7) În cazul în care o decizie referitoare la cuantumul *unei taxe* este adusă în atenția autorității independente de supraveghere, în conformitate cu alineatul (6) din prezentul articol, ***atunci se aplică procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 2009/12/CE.***

###### *Amendamentul*

(7) În cazul în care o decizie referitoare la cuantumul *taxelor* este adusă în atenția autorității independente de supraveghere în conformitate cu alineatul (6) din prezentul articol, ***aceasta nu produce efecte înainte ca autoritatea independentă să fi examinat chestiunea. În cazul în care autoritatea independentă de supraveghere este de acord cu decizia luată de organismul de administrare a infrastructurii în legătură cu cuantumul taxelor de handling la sol, taxele pot fi recuperate începând cu momentul deciziei inițiale.***

## Justificare

*Pentru a evita situația în care se depun reclamații sâcâitoare numai în ideea de a amâna aplicarea unei taxe, este important să se acorde autorităților aeroportului posibilitatea de a recupera taxele corespunzătoare perioadei scurse de la depunerea reclamației.*

### Amendamentul 33

#### Propunere de regulament Articolul 30 – alineatul 1

##### *Textul propus de Comisie*

(1) Organismul de administrare a aeroportului este responsabil cu coordonarea adecvată a serviciilor de handling la sol în aeroport. În calitate de coordonator la sol, organismul de administrare a aeroportului se asigură, **în special, că operațiunile furnizorilor** de servicii de handling la sol și **ale utilizatorilor** aeroportului care recurg la handling propriu respectă normele de conduită în aeroport astfel cum sunt definite la articolul 31.

##### *Amendamentul*

(1) Organismul de administrare a aeroportului este responsabil cu coordonarea adecvată a serviciilor de handling la sol în aeroport. În calitate de coordonator la sol, organismul de administrare a aeroportului se asigură **că furnizorii** de servicii de handling la sol și **utilizatorii** aeroportului care recurg la handling propriu respectă normele de conduită în aeroport astfel cum sunt definite la articolul 31.

***Organismul de administrare este împuternicit să adopte măsuri pentru a pune în aplicare normele de conduită. Măsurile trebuie să fie transparente, proporționate și nediscriminatorii.***

## Justificare

*Within the Single Europe Sky, the managing body of the airport is in charge of the coordination of all stakeholders at its premises. This does not include, however, a responsibility for the coordination of each ground handling activity or operations at its premises. For instance, it is not possible for the airport operator to verify if stairs or bridges have been put in place on time. Furthermore, the airport cannot interfere in the contractual relationship between the ground handlers and their clients. However, appropriate and proportionate enforcement measures should ensure the respect of the rules of conduct that everyone has to comply with on the airport premises.*

### Amendamentul 34

#### Propunere de regulament Articolul 30 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

(1) Organismul de administrare a aeroportului este responsabil cu coordonarea adecvată a serviciilor de handling la sol în aeroport. În calitate de coordonator la sol, organismul de administrare a aeroportului se asigură, în special, că operațiunile furnizorilor de servicii de handling la sol și ale utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu respectă normele de conduită în aeroport astfel cum sunt definite la articolul 31.

*Amendamentul*

(1) Organismul de administrare a aeroportului este responsabil cu coordonarea adecvată a serviciilor de handling la sol în aeroport. În calitate de coordonator la sol, organismul de administrare a aeroportului se asigură, în special, că operațiunile furnizorilor de servicii de handling la sol și ale utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu respectă normele de conduită în aeroport astfel cum sunt definite la articolul 31. ***Ar trebui desemnat un organism independent cu calitatea de coordonator la sol.***

**Amendamentul 35**

**Propunere de regulament**

**Articolul 30 – alineatul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5a) Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere legislației UE privind concurența.***

**Amendamentul 36**

**Propunere de regulament**

**Articolul 31 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul poate stabili norme de conduită.

(2) Organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul poate stabili norme de conduită ***pentru a asigura buna funcționare a aeroportului.***

**Amendamentul 37**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 32 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin ultimii trei ani, organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul stabilește standarde minime de calitate pentru prestarea serviciilor de handling la sol.

*Amendamentul*

(2) În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin ultimii trei ani, organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul stabilește standarde minime de calitate pentru prestarea serviciilor de handling la sol. ***Aceste standarde trebuie să țină seama și să fie consecvente cu normele de siguranță, acordurile și sistemele de gestiune ale operatorului aeroportului și ale operatorilor aerieni afectați, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.***

**Amendamentul 38**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 32 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să respecte standardele minime de calitate. În plus, utilizatorii aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol trebuie să respecte standardele minime de calitate în relațiile lor contractuale.

*Amendamentul*

(3) Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să respecte standardele minime de calitate. ***Organismul de administrare a aeroportului poate solicita ca furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu să fie obligați să instituie și să pună în aplicare un sistem de gestionare a siguranței proporțional cu dimensiunea întreprinderii și cu natura și gradul de complexitate a activităților, compatibil cu sistemele de gestiune ale operatorului aeroportului și care respectă orice alte cerințe de siguranță prevăzute în dreptul național sau al Uniunii.*** În plus,



utilizatorii aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol trebuie să respecte standardele minime de calitate în relațiile lor contractuale.

#### *Justificare*

*Standardele minime de calitate reflectă poziția comună adoptată de trei dintre cei patru parteneri sociali (aeroporturi, sindicate, prestatori independenți de handling) în aprilie 2011. Cu toate acestea, sistemul nu oferă nicio soluție concretă pentru a asigura respectarea acestora (cu excepția retragerii aprobării acordate unui prestator de servicii de handling la sol de către un stat membru, măsură desigur disproporționată).*

#### **Amendamentul 39**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 32 – alineatul 3 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3a) Dacă aceasta nu asigură respectarea standardelor minime de calitate, autoritatea publică sau orice alt organism de administrare a aeroportului sunt împuternicite să adopte măsuri de punere în aplicare a standardelor minime de calitate. Măsurile adoptate trebuie să fie transparente, proporționate și nediscriminatorii.***

#### **Amendamentul 40**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 32 – alineatul 3 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3b) Dacă aceasta nu asigură conformitatea, organismul de administrare este împuternicit să adopte măsuri pentru a asigura respectarea standardelor minime de calitate. Măsurile trebuie să fie transparente, proporționate și nediscriminatorii.***

## Amendamentul 41

### Propunere de regulament Articolul 32 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Standardele minime de calitate definite de organisme de administrare a aeroportului constau din:***

***(1) Standarde minime de calitate privind performanța operațională:***

***(a) handlingul pasagerilor***

***- timpul maxim de așteptare la check-in***

***(b) handlingul bagajelor***

***- timpul maxim de livrare a bagajelor (primul bagaj și ultimul bagaj)***

***- timpul maxim de livrare a bagajelor transferate***

***- handlingul sigur și responsabil al bagajelor și echipamentelor***

***(c) handlingul mărfurilor și poștei***

***- timpii maximi de livrare a mărfurilor și/sau poștei***

***- timpul maxim de livrare a mărfurilor și/sau poștei transferate***

***(d) operațiuni pe timp de iarnă***

***- timpul maxim de degivrare a aeronavei***

***- stocul minim de lichid de degivrare***

***(e) performanța de rotație în raport cu orarul (întârzieri)***

***(f) absența daunelor cauzate de obiecte străine pe piste***

***(2) Standarde minime de calitate privind formarea***

***- participare la formările de actualitate organizate de aeroport privind procedurile în zona de operațiuni aeriene, siguranța, securitatea, gestionarea crizelor, protecția mediului***

*(3) Standarde minime de calitate referitoare la informațiile și asistența furnizate pasagerilor:*

*(a) transmiterea de informații în timp real cu privire la timpul de livrare a bagajelor care să fie afișat de aeroport*

*(b) transmiterea de informații în timp real cu privire la pasagerii afectați de zborurile care au întârziere sau care au fost anulate*

*(4) Standarde minime de calitate privind procesul decizional în colaborare (CDM):*

*- participarea în cadrul sistemului CDM al aeroportului*

*(5) Standarde minime de calitate privind siguranța*

*(a) existența sistemului pentru managementul siguranței (SMS) și obligația de a coordona acesta cu SMS-ul aeroportului*

*(b) raportarea accidentelor și incidentelor*

*(6) Standarde minime de calitate privind securitatea*

*- existența sistemului pentru managementul securității*

*(7) Standarde minime de calitate privind planul de intervenție*

*existența planului de intervenție (inclusiv planul pe timp de iarnă) și obligația de a coordona acesta cu planul aeroportului*

*(8) Mediul*

*- raportarea incidentelor care afectează mediul (scurgeri)*

*- emisiile vehiculelor de rampă*

## **Amendamentul 42**

### **Propunere de regulament Articolul 32 b (nou)**

***Stabilirea și actualizarea standardelor minime de calitate***

***(1) Pentru fiecare standard minim de calitate, organismul de administrare a aeroportului definește nivelul și tipul de performanță pretins în aeroportul său. Comitetul utilizatorilor aeroportului este consultat cu privire la definiția exactă, sfera de acoperire și modalitatea de măsurare a evaluării standardelor minime de calitate. Toți furnizorii și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu sunt instruiți înainte de punerea în aplicare a metodei de măsurare a standardelor minime de calitate.***

***(2) Toate standardele minime de calitate (și obiectivele lor cantitative, dacă este cazul) sunt publice.***

***(3) Înainte de actualizarea sau modificarea standardelor minime de calitate, organismul de administrare a aeroportului consultă Comitetul utilizatorilor aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol din aeroport.***

***(4) Organismul de administrare a aeroportului prezintă Comitetului utilizatorilor aeroportului un raport cu privire la respectarea acestor standarde de către furnizorii de servicii de handling la sol și de către utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu.***

**Amendamentul 43**

**Propunere de regulament  
Articolul 33 – alineatul 1**

***(1) În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin trei ani consecutiv, furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii***

***eliminat***

**aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să prezinte Comisiei rapoarte cu privire la performanța operațională.**

*Justificare*

*Multiplicarea rapoartelor duce la creșterea sarcinii administrative pentru toți prestatorii de handling la sol și toți operatorii care fac handling în regie proprie, fără o valoare adăugată reală.*

**Amendamentul 44**

**Propunere de regulament  
Articolul 33 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2) Comisia este autorizată să adopte specificații detaliate cu privire la conținutul și diseminarea obligațiilor de raportare prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 42.**

**eliminat**

*Justificare*

*Multiplicarea rapoartelor duce la creșterea sarcinii administrative pentru toți prestatorii de handling la sol și toți operatorii care fac handling în regie proprie, fără o valoare adăugată reală.*

**Amendamentul 45**

**Propunere de regulament  
Articolul 35 – alineatul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Orice furnizor de servicii de handling la sol și utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu care folosește unul sau mai mulți subcontractanți rămâne responsabil din punct de vedere financiar pentru subcontractare.**

**Amendamentul 46**

**Propunere de regulament**  
**Anexa 1 – punctul 2**

*Textul propus de Comisie*

2. Handlingul pasagerilor cuprinde orice tip de informare și de asistență – inclusiv cele prevăzute în cadrul legislației UE relevante privind drepturile pasagerilor – pentru pasagerii care sosesc, pleacă, sunt transferați sau se află în tranzit, inclusiv verificarea biletelor și documentelor de călătorie, înregistrarea bagajelor și transportarea *lor* la zona de sortare.

*Amendamentul*

2. Handlingul pasagerilor cuprinde orice tip de informare și de asistență – inclusiv cele prevăzute în cadrul legislației UE relevante privind drepturile pasagerilor – pentru pasagerii care sosesc, pleacă, sunt transferați sau se află în tranzit, inclusiv verificarea biletelor și documentelor de călătorie, înregistrarea bagajelor, ***stabilirea faptului că bagajul aparține pasagerului în cauză, de exemplu cu ajutorul verificării electronice,*** și transportarea ***bagajelor*** la zona de sortare.

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Serviciile de handling la sol pe aeroporturile Uniunii și abrogarea Directivei Consiliului 96/67/CE	
<b>Referințe</b>	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)	
<b>Comisie competentă în fond</b> Data anunțului în plen	TRAN 15.12.2011	
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	IMCO 15.12.2011	
<b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b> Data numirii	Ildikó Gáll-Pelcz 29.2.2012	
<b>Examinare în comisie</b>	7.6.2012	9.7.2012
<b>Data adoptării</b>	10.7.2012	
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 36 –: 0 0: 0	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Pablo Arias Echeverría, Cristian Silviu Bușoi, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Louis Grech, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Edvard Kožušník, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Barbara Weiler	
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Raffaele Baldassarre, Jürgen Creutzmann, Ashley Fox, Marielle Gallo, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Sabine Verheyen	

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Serviciile de handling la sol pe aeroporturile Uniunii și abrogarea Directivei Consiliului 96/67/CE		
<b>Referințe</b>	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)		
<b>Data prezentării la PE</b>	1.12.2011		
<b>Comisie competentă în fond</b> Data anunțului în plen	TRAN 15.12.2011		
<b>Comisie(i) sesizată(e) pentru avizare</b> Data anunțului în plen	EMPL 15.12.2011	ENVI 15.12.2011	IMCO 15.12.2011
<b>Avize care nu au fost emise</b> Data deciziei	ENVI 20.12.2011		
<b>Comisie(i) asociată(e)</b> Data anunțului în plen	EMPL 24.5.2012		
<b>Raportor(i)</b> Data numirii	Artur Zasada 19.12.2011		
<b>Examinare în comisie</b>	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
<b>Data adoptării</b>	6.11.2012		
<b>Rezultatul votului final</b>	+: –: 0:	22 20 2	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Phil Bennion, Michael Gahler, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
<b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Peter Simon, Patricia van der Kammen		
<b>Data depunerii</b>	9.11.2012		