



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie interne markt en consumentenbescherming

2011/0397(COD)

23.8.2012

ADVIES

van de Commissie interne markt en consumentenbescherming

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad
grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking van Richtlijn
96/67/EG
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Rapporteur voor advies: Ildikó Gáll-Pelcz

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Op 1 december 2011 heeft de Commissie haar voorstel voor een verordening inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens ingediend.

De grondafhandelingssector wacht al lang op het voorstel van de Commissie, dat de efficiëntie en de algemene kwaliteit van grondafhandelingsdiensten zou moeten verbeteren via een verdere openstelling van de markt. Hoewel het voorstel een hele verbetering is ten opzicht van het huidige wetgevingskader, moeten er nog steeds een aantal belangrijke kwesties aangepakt worden om een doeltreffende openstelling van de markt te bewerkstelligen, op basis van samenhang en transparantie en verbeterde diensten voor zowel de gebruikers van luchthavens als van hun passagiers.

De keuze aan grondafhandelingsoplossingen op EU-luchthavens verruimen

In haar voorstel verhoogt de Commissie de verplichting voor een minimumaantal derde dienstverleners voor bepaalde grondafhandelingsdiensten (bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olielevering, vracht- en postafhandeling) van twee naar drie dienstverleners op luchthavens met meer dan 5 miljoen passagiers en voorziet zij in de mogelijkheid voor elke luchtvaartmaatschappij om aan zelfafhandeling te doen, waardoor zij meer keuzes hebben en de algemene kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens verbeterd kan worden.

Het voorstel van de Commissie is een belangrijke stap in de goede richting om de markt voor grondafhandelingsdiensten open te stellen.

De rapporteur onderschrijft daarom de verplichting dat op luchthavens met meer dan 5 miljoen passagiers per jaar minstens 3 dienstverleners aanwezig moeten zijn. De rapporteur is van mening dat er geen behoefte bestaat om de toegang tot grondafhandelingsdiensten voor die luchthavens verder te beperken, zoals de Commissie voorstelt in artikel 14 voor luchthavens met specifieke beperkingen.

De rapporteur is ingenomen met de invoering van de wederzijdse erkenning van goedkeuringen uit andere lidstaten, een centraal beginsel voor het vrije verkeer en bijgevolg ook voor de interne markt. Over het algemeen moet de procedure voor het verlenen van goedkeuringen transparant en niet-discriminerend zijn en mag zij in de praktijk niet leiden tot feitelijke vermindering van de markttoegang of van de zelfafhandeling tot een lager niveau dan in deze verordening bepaald.

Een evenwichtige liberalisering van de EU-grondafhandelingsmarkt

De openstelling van de markt voor grondafhandelingsdiensten moet evenwel evenwichtig verlopen. Grondafhandeling is een bijzonder concurrentiële en kapitaalintensieve sector, met hoge vaste kosten voor personeel en uitrusting. Sinds de openstelling van de grondafhandelingsmarkt zijn de luchtvaartmaatschappijen erin geslaagd om de vergoedingen voor afhandelingsdiensten voortdurend te drukken. De marges voor de Europese grondafhandelingssector zijn de afgelopen tien jaar daardoor afgenomen, ondanks de snelle groei van de passagiersaantallen in heel de EU.

Een volledige openstelling van de markt zou nog meer druk leggen op de afhandelaars, die zich daardoor genoopt zouden zien om te besparen op de personeelskosten. Dat zou dan weer leiden

tot een neerwaartse spiraal van de lonen, minder werkzekerheid en minder opleidingen voor personeelsleden en tot een toename van deeltijds, tijdelijk werk.

Verdere verbetering van aanbestedingen – behoefte aan meer flexibiliteit

De rapporteur erkent dat er in het voorstel van de Commissie verbeteringen worden aangebracht op het vlak van aanbestedingen: er worden meer gedetailleerde specificaties ingevoerd voor de selectieprocedure en de maximale looptijd van de selectieperiode voor een dienstverlener van een bepaalde essentiële grondafhandelingsdienst wordt verlengd tot tien jaar. Volgens de rapporteur zou de maximale looptijd voor alle grondafhandelingsdiensten gegarandeerd moeten worden, en zou die niet beperkt mogen worden in het geval van vrijstellingen, zoals wordt voorgesteld in artikel 14.

Om de dienstverleners meer flexibiliteit te bieden en om in het bijzonder kmo's een betere toegang te bieden, stelt de rapporteur voor om de aanbestedende dienst de mogelijkheid te bieden om de grondafhandelingsdiensten te verdelen in percelen, en om een afzonderlijke aanbestedingsprocedure op te starten voor elk perceel. Om de toegang tot de grondafhandelingsmarkt niet te ondermijnen, is het belangrijk dat open aanbestedingen essentieel blijven. De rapporteur stelt daarom voor om de aanbestedende dienst te verplichten om binnen een vaste termijn van twaalf maanden een nieuwe aanbesteding te lanceren wanneer een aanbesteding niet met succes wordt afgerond.

De rapporteur benadrukt dat een onsuccesvolle aanbesteding voor een beperkte periode, waarbij een andere dienstverlener zijn diensten heeft stopgezet voor de geplande periode, de facto als een monopolie wordt beschouwd, wat volgens het voorstel van de Commissie een reden vormt voor de lidstaten om de prijzen van die grondafhandelingsdiensten te reguleren, terwijl de markt juridisch gezien nog steeds als open wordt beschouwd.

Gecentraliseerde infrastructuur en verduidelijkingen ten aanzien van de vergoedingen

Om de transparantie en de planning van luchthavengebruikers te verzekeren, is het belangrijk om te zorgen voor een gemeenschappelijk en transparant heffingssysteem voor gecentraliseerde luchthaveninfrastructuur en –installaties. De rapporteur stelt voorts voor om een verplichting in te voeren voor het beheersorgaan om in de informatie aan het comité van luchthavengebruikers en ondernemingen eveneens een prognose op te nemen voor de situatie op de luchthaven op het vlak van de vergoedingen voor grondafhandeling, de toename van het verkeer en de voorgestelde investeringen in infrastructuur.

Om een situatie waarin hinderlijk beroep wordt aangetekend enkel om de toepassing van een vergoeding op te schorten, te vermijden, is het belangrijk dat de luchthavenautoriteiten de mogelijkheid krijgen om de vergoedingen voor de tijd die nodig was om het beroep te verwerken, te recupereren. Als een besluit over de niveaus van de vergoedingen voor grondafhandeling wordt voorgelegd aan de onafhankelijke toezichhoudende autoriteit, overeenkomstig lid 6, wordt het niet van kracht totdat de onafhankelijke toezichhoudende autoriteit de zaak heeft bestudeerd. Als de onafhankelijke toezichhoudende autoriteit instemt met de beslissing van het beheersorgaan van de infrastructuur over het niveau van de vergoedingen voor grondafhandeling, kunnen de vergoedingen gerecupereerd worden vanaf het moment waarop de aanvankelijke beslissing werd genomen.

Coördinatie van de activiteiten

Om de coördinerende rol van het beheersorgaan van de luchthaven te versterken, krijgt de luchthavenexploitant de bevoegdheid om de gedragscode te handhaven. De rapporteur benadrukt dat het beheersorgaan van de luchthaven verantwoordelijk moet zijn voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie.

Het gebruik van normen

De rapporteur is voorstander van de invoering van minimumnormen voor luchthavendiensten, die de dienstverlening en de werking van de luchthavens zullen verbeteren. Het is belangrijk dat de minimumnormen aansluiten op veiligheidsregels, regelingen en beheerssystemen van de luchthaven zoals bedoeld in Verordening (EG) nr. 216/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart. Voorts stelt de rapporteur voor om een verplichting in te voeren voor aanbieders van grondafhandelingsdiensten om een systeem voor veiligheidsbeheer uit te werken en toe te passen, dat de handhaving van de minimumkwaliteitsnormen moet ondersteunen. Voorts krijgt de luchthavenexploitant de bevoegdheid om de minimumkwaliteitsnormen te handhaven.

Conclusie

De rapporteur benadrukt dat de openstelling van de markt voor grondafhandelingsdiensten in de EU evenwichtig moet verlopen, aangezien een volledige liberalisering tot een hoge mate van onstabiliteit zou kunnen leiden, aangezien steeds meer afhandelaars zich genoodzaakt zouden zien de boeken te sluiten. Afhandelingsondernemingen vormen de ruggengraat van het luchtverkeer en een onstabiele afhandelingsmarkt zou leiden tot herhaaldelijke verstoringen op de EU-luchthavens en tot heel wat ontslagen. Op de lange termijn is het evenwel waarschijnlijk dat een volledige liberalisering zou leiden tot een oligopolie voor een handvol overgebleven afhandelingsondernemingen voor het geheel van de EU. Zulk oligopolie zou indruisen tegen de belangen van de luchtvaartmaatschappijen, de werknemers en de passagiers en zou negatieve gevolgen hebben voor de mededinging, de groei en de werkgelegenheid.

AMENDEMENTEN

De Commissie interne markt en consumentenbescherming verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) Om de goede en vlotte werking van luchtvervoersactiviteiten op luchthavens te waarborgen, de veiligheid en beveiliging van luchthaventerreinen te garanderen, het milieu te beschermen en ervoor te zorgen dat de toepasselijke sociale voorschriften

Amendement

(18) Om de goede en vlotte werking van luchtvervoersactiviteiten op luchthavens te waarborgen, de veiligheid en beveiliging van luchthaventerreinen te garanderen, het milieu te beschermen en ervoor te zorgen dat de toepasselijke sociale voorschriften

en regels worden nageleefd, moet een passende goedkeuring worden afgegeven voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten. Aangezien de meeste lidstaten beschikken over systemen voor het afgeven van een goedkeuring voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten, maar er grote verschillen bestaan tussen deze systemen, moet een geharmoniseerd goedkeuringssysteem worden ingevoerd.

en regels **en representatieve collectieve overeenkomsten** worden nageleefd, moet een passende goedkeuring worden afgegeven voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten. Aangezien de meeste lidstaten beschikken over systemen voor het afgeven van een goedkeuring voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten, maar er grote verschillen bestaan tussen deze systemen, moet een geharmoniseerd goedkeuringssysteem worden ingevoerd.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 27 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(27 bis) Er zou bij de luchthavens op moeten worden aangedrongen om kernprestatie-indicatoren te implementeren om duidelijk te maken hoe de grondafhandelingsdiensten presteren, hetgeen leidt tot meer efficiëntie en uiteindelijk tot een snelle en kwalitatief goede dienstverlening aan de passagiers.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 27 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(27 ter) Omdat een van de belangrijkste doelstellingen van de grondafhandelingsdiensten op Europese luchthavens de kwaliteitsverbetering van de afhandeling ten bate van de luchtvaartmaatschappijen is, moet deze verordening vooral ten dienste zijn aan de kwaliteitsverbetering bij de afhandeling van de bagage.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

(29) Onderaanbesteding **vergroot** de flexibiliteit van de verleners van grondafhandelingsdiensten. Onderaanbesteding en meervoudige onderaanbesteding kunnen echter ook leiden tot capaciteitsbeperkingen en negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en beveiliging. Daarom moet onderaanbesteding worden beperkt en moeten de regels voor onderaanbesteding worden verduidelijk.

Amendement

(29) Onderaanbesteding **kan** de flexibiliteit van de verleners van grondafhandelingsdiensten **vergroten**. Onderaanbesteding en meervoudige onderaanbesteding kunnen echter ook leiden tot capaciteitsbeperkingen en negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en beveiliging. Daarom moet onderaanbesteding worden beperkt en moeten de regels voor onderaanbesteding worden verduidelijk. ***Binnen het toepassingsgebied van deze verordening mag onderaanbesteding nooit resulteren in slechtere arbeidsomstandigheden, minder veiligheid en minder beveiliging.***

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 31 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(31 bis) Omdat gehandicapten vaak problemen ondervinden met de afhandeling van hun hulpmiddelen, moet deze verordening voldoen aan de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1107/2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 31 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(31 ter) Hoewel de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen geregeld zijn in Verordening (EG) nr.

1107/2006, wordt met deze verordening de convergentie aangemoedigd tussen, enerzijds degenen die assistentie verlenen aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, en anderzijds degenen die de hulpbehoeftigheden van de reizigers afhandelen, met inbegrip van de medische apparatuur.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Elke betrokken luchthaven richt een comité op met vertegenwoordigers van luchthavengebruikers of organisaties die luchthavengebruikers vertegenwoordigen (het "comité van luchthavengebruikers").

Amendement

1. Elke betrokken luchthaven richt, **op verzoek van de luchthavengebruikers**, een comité op met vertegenwoordigers van luchthavengebruikers of organisaties die luchthavengebruikers vertegenwoordigen (het "comité van luchthavengebruikers").

Motivering

Op sommige luchthavens kwamen de vertegenwoordigers op een bepaald moment niet meer opdagen op de vergaderingen van de gevestigde comités van luchthavengebruikers omdat er geen grote problemen of geschillen bestonden. Het hoeft daarom niet verplicht te zijn om zulk een comité op te richten als de gebruikers daar niet om vragen. Voorts kan de oprichting en het beheer van het comité van luchthavengebruikers voor kleinere regionale luchthavens tot meer administratieve en financiële lasten leiden.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten mogen dit aantal echter niet beperken tot minder dan twee dienstverleners voor elke categorie grondafhandelingsdiensten **of, voor luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar gedurende minstens de voorgaande drie jaren, tot minder dan drie dienstverleners voor elke categorie**

Amendement

De lidstaten mogen dit aantal echter niet beperken tot minder dan twee dienstverleners voor elke categorie grondafhandelingsdiensten, **vooropgesteld dat de dienstverleners verkozen zijn op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.**

grondafhandelingsdiensten.

Voor luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar gedurende minstens de voorgaande drie jaren beoordeelt de Europese Commissie of er geldige redenen bestaan om het aantal verleners van grondafhandelingsdiensten te verhogen tot drie, en doet -op basis hiervan- aanbevelingen aan de nationale toezichthoudende autoriteiten, die in de hoedanigheid van onafhankelijke regelgevers besluiten of Europese, nationale en regionale situaties een dergelijke verhoging van dienstverleners van elke categorie grondafhandelingsdiensten behoeven, vooropgesteld dat deze verkozen zijn op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

Twee jaar na de in het tweede lid van artikel 46 genoemde datum evalueert de Commissie de impact van deze verordening inzake de grondafhandelingsmarkt van de EU, inclusief een speciale beoordeling van de impact op de rechten van werknemers. De Commissie presenteert haar conclusies in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad. Indien nodig gaat het verslag vergezeld van een wetgevingvoorstel tot wijziging van deze verordening.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 4 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Wanneer zij het aantal geautoriseerde dienstverleners beperken overeenkomstig lid 2, mogen de lidstaten niet verhinderen dat een luchthavengebruiker, ongeacht het deel van de luchthaven dat aan hem is toegewezen, voor elke categorie grondafhandelingsdiensten waarvoor een

Amendement

4. Wanneer zij het aantal geautoriseerde dienstverleners beperken overeenkomstig lid 2, mogen de lidstaten niet verhinderen dat een luchthavengebruiker, ongeacht het deel van de luchthaven dat aan hem is toegewezen, voor elke categorie grondafhandelingsdiensten waarvoor een

beperking geldt, een effectieve keuze heeft, onder de in de leden 2 en 3 bepaalde voorwaarden, tussen minstens:

– twee verleners van grondafhandelingsdiensten, *of*

– drie verleners van grondafhandelingsdiensten, voor luchthavens met minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht per jaar gedurende minstens de drie voorgaande jaren.

beperking geldt, een effectieve keuze heeft, onder de in de leden 2 en 3 bepaalde voorwaarden, tussen minstens:

– twee verleners van grondafhandelingsdiensten.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Dienstverleners die grondafhandelingsdiensten mogen verlenen op een luchthaven waarop het aantal dienstverleners overeenkomstig artikel 6 of artikel 14 is beperkt, worden geselecteerd op basis van een transparante, *open* en niet-discriminerende aanbestedingsprocedure.

Amendement

1. Dienstverleners die grondafhandelingsdiensten mogen verlenen op een luchthaven waarop het aantal dienstverleners overeenkomstig artikel 6 of artikel 14 is beperkt, worden geselecteerd op basis van een transparante en niet-discriminerende aanbestedingsprocedure *die openstaat voor alle partijen die belangstelling tonen, in overeenstemming met de bepalingen van Richtlijn 2004/17/EG houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten. De aanbestedende dienst mag deze grondafhandelingsdiensten verdelen in afzonderlijke percelen en een afzonderlijke aanbestedingsprocedure organiseren voor elk perceel.*

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Na de Commissie *in kennis* te hebben

Amendement

4. Na de Commissie *geïnformeerd* te

gesteld, mag een lidstaat in de aanbestedingsvoorwaarden bepalen dat de verleners van grondafhandelingsdiensten een openbaredienstverplichting moeten nakomen met betrekking tot luchthavens die perifere gebieden of ontwikkelingsgebieden bedienen welke deel uitmaken van het grondgebied van die lidstaat, indien de dienstverleners op deze luchthavens geen grondafhandelingsdiensten willen verlenen zonder overheidssteun (bv. exclusieve rechten of vergoedingen), maar deze luchthavens van vitaal belang zijn voor de toegankelijkheid van de desbetreffende lidstaat. ***Deze bepaling laat de EU-regels inzake staatssteun onverlet.***

hebben, ***en op voorwaarde dat de uniale regels inzake staatssteun worden nageleefd***, mag een lidstaat in de aanbestedingsvoorwaarden bepalen dat de verleners van grondafhandelingsdiensten een openbaredienstverplichting moeten nakomen met betrekking tot luchthavens die perifere gebieden of ontwikkelingsgebieden bedienen welke deel uitmaken van het grondgebied van die lidstaat, indien de dienstverleners op deze luchthavens geen grondafhandelingsdiensten willen verlenen zonder overheidssteun (bv. exclusieve rechten of vergoedingen), maar deze luchthavens van vitaal belang zijn voor de toegankelijkheid van de desbetreffende lidstaat.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 bis. Indien het niet mogelijk blijkt om door middel van een aanbestedingsprocedure het overeenkomstig artikel 6, vereiste aantal dienstverleners te vinden, start de aanbestedingsautoriteit een nieuwe aanbestedingsprocedure binnen 12 maanden na het einde van de voorgaande aanbestedingsprocedure. De aanbestedingsautoriteit kan deze periode na overleg met het comité van luchthavengebruikers verlengen tot maximaal 36 maanden.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) het kwaliteitsniveau van de activiteiten,

(b) het kwaliteitsniveau van de activiteiten,

beoordeeld op basis van een representatief vluchtschema, inclusief – voor zover relevant – efficiënt gebruik van personeel en apparatuur, de uiterste termijn voor het inleveren van bagage en vracht, de afleveringstijden voor bagage en vracht, en de maximale omlooptijden;

beoordeeld op basis van een representatief vluchtschema, inclusief – voor zover relevant – efficiënt gebruik van personeel en apparatuur, de uiterste termijn voor het inleveren van bagage en vracht, de afleveringstijden voor bagage en vracht, **het vermogen om te zorgen voor een veilige en verantwoordelijke afhandeling van bagage en apparatuur** en de maximale omlooptijden;

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) de geschiktheid van de menselijke hulpbronnen, wat de ervaring van het personeel en de geschiktheid van het opleidings-/kwalificatieprogramma betreft;

Amendement

(d) de geschiktheid van de menselijke hulpbronnen, wat de ervaring **en betrouwbaarheid** van het personeel en de geschiktheid van het opleidings-/kwalificatieprogramma betreft;

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter g bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g bis) de innovatieve prestaties.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter g bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g bis) het waarborgen van correcte omstandigheden voor de werknemers, vooral met betrekking tot de bezoldiging en de arbeidsomstandigheden.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Verleners van grondafhandelingsdiensten krijgen een vergunning voor een periode van minstens zeven en hoogstens tien jaar, **behalve in geval van vrijstelling voor zelfafhandeling of grondafhandeling voor derde partijen, zoals bepaald in artikel 14, lid 1**. De precieze periode waarvoor de dienstverleners een vergunning krijgen en de datum waarop de activiteiten van start gaan, worden duidelijk vermeld in de uitnodiging tot inschrijving.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Wanneer een verlener van grondafhandelingsdiensten zijn activiteiten stopzet vóór het einde van de periode waarvoor hij een vergunning heeft gekregen, wordt hij vervangen op basis van de in de artikelen 7, 8 en 9 en het onderhavige artikel beschreven selectieprocedure. Elke dienstverlener die zijn activiteiten stopzet, stelt de relevante aanbestedingsautoriteit minstens zes maanden vóór hij de luchthaven verlaat in kennis van zijn voornemen om zijn activiteiten stop te zetten. Er kan een boete worden opgelegd aan de dienstverlener als hij de aanbestedingsautoriteit niet **voldoende** van tevoren in kennis stelt, tenzij de dienstverlener kan aantonen dat er sprake is van overmacht.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 5 – alinea 2

AD\911136NL.doc

13/29

PE489.551v05-00

Amendement

1. Verleners van grondafhandelingsdiensten krijgen een vergunning voor een periode van minstens zeven en hoogstens tien jaar. De precieze periode waarvoor de dienstverleners een vergunning krijgen en de datum waarop de activiteiten van start gaan, worden duidelijk vermeld in de uitnodiging tot inschrijving.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Als de lidstaat er niet in slaagt een verlener van grondafhandelingsdiensten te vinden voor deze beperkte periode, reguleert hij de prijzen van de grondafhandelingsdiensten waarvoor een tijdelijk monopolie is ontstaan tot een nieuwe dienstverlener deze grondafhandelingsdiensten begint te verlenen op de luchthaven.

Schrappen

Motivering

Er bestaat geen rechtsgrondslag voor de voorgestelde prijsregulering bij een tijdelijk "de facto" monopolie, aangezien de markt nog steeds als open wordt beschouwd. De prijzen tussen een marktdeelnemer en zijn klant zijn het resultaat van een handelsovereenkomst die gevoelige informatie bevat die niet openbaar gemaakt mag worden. Zulke regulering kan niet opgelegd worden op een commerciële markt. Dit zou leiden tot een verstoring van de mededinging ten opzichte van mogelijke concurrenten.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. Als een lidstaat een verplichting in de zin van lid 2 oplegt, wordt in de aanbestedingsdocumenten voor de in de artikelen 7 tot en met 10 vastgestelde selectieprocedure een lijst opgenomen van de desbetreffende personeelsleden, met vermelding van de relevante bijzonderheden van de contractuele rechten van de personeelsleden en de omstandigheden waaruit blijkt dat de personeelsleden betrokken waren bij het verlenen van de diensten in kwestie.

5. In de aanbestedingsdocumenten wordt voor de in de artikelen 7 tot en met 10 vastgestelde selectieprocedure een lijst opgenomen van de desbetreffende personeelsleden, met vermelding van de relevante bijzonderheden van de contractuele rechten van de personeelsleden en de omstandigheden waaruit blijkt dat de personeelsleden betrokken waren bij het verlenen van de diensten in kwestie.

Motivering

De harmonisatie van de sociale voorwaarden op de interne markt is een absolute voorwaarde om discriminerende praktijken te vermijden. De grondafhandelingsmarkt is bijzonder volatiel en bij elke aanbestedingsprocedure kunnen er zich nieuwe marktdeelnemers aandienen. Dat leidt tot heel wat onzekerheid voor het personeel, dat onderworpen zou kunnen worden aan de voorschriften en sociale voorwaarden van de nieuwe exploitant, of zelfs ontslagen zou kunnen

worden. Het is daarom absoluut noodzakelijk om een sterkere continuïteit van de arbeidsomstandigheden voor het personeel te garanderen.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. De lidstaten beperken de in lid 6 vermelde verplichting tot de werknemers van de vorige dienstverlener die betrokken waren bij het verlenen van de grondafhandelingsdiensten die de vorige dienstverlener heeft stopgezet, en die **vrijwillig aanvaarden** om in dienst te treden bij de nieuwe dienstverlener(s) of zelfafhandelende luchthavengebruiker.

Amendement

7. De lidstaten beperken de in lid 6 vermelde verplichting tot de werknemers van de vorige dienstverlener die betrokken waren bij het verlenen van de grondafhandelingsdiensten die de vorige dienstverlener heeft stopgezet, en die **ermee instemmen** om in dienst te treden bij de nieuwe dienstverlener(s) of zelfafhandelende luchthavengebruiker.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Wanneer **het** op een luchthaven **door specifieke beperkingen van** de beschikbare ruimte of capaciteit, **met name wegens congestie en de bezettingsgraad van de oppervlakte**, onmogelijk is de markt en/of de uitvoering van zelfafhandeling open te stellen tot het in deze verordening voorgeschreven niveau, kan de betrokken lidstaat besluiten:

Amendement

1. Wanneer op een luchthaven de beschikbare ruimte of capaciteit **zo beperkt is dat het** onmogelijk is de markt en/of de uitvoering van zelfafhandeling open te stellen tot het in deze verordening voorgeschreven niveau, kan de betrokken lidstaat besluiten:

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) een of meer van de in artikel 6, lid 2, vermelde categorieën grondafhandelingsdiensten op

Amendement

Schrappen

luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 5 miljoen passagiers of 100 000 ton vracht voor te behouden aan een of twee dienstverleners, waarbij artikel 6, lid 3, van toepassing is in het geval van een beperking tot twee dienstverleners;

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het beheersorgaan van de luchthaven stelt een procedure op om met het comité van luchthavengebruikers en de ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen overleg te plegen over de toepassing van deze verordening. Dit overleg heeft onder meer betrekking op de prijzen van de grondafhandelingsdiensten waarvoor krachtens artikel 14, lid 1, onder (b) en (c), een vrijstelling is toegekend en op de organisatie van de dienstverlening. Er wordt minstens een overlegvergadering per jaar georganiseerd. Het beheersorgaan van de luchthaven stelt notulen op van deze vergadering, die desgevraagd naar de Commissie worden verstuurd.

Amendement

Het beheersorgaan van de luchthaven stelt een procedure op om met het comité van luchthavengebruikers en de ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen overleg te plegen over de toepassing van deze verordening. Dit overleg heeft onder meer betrekking op de prijzen van de grondafhandelingsdiensten waarvoor krachtens artikel 14, lid 1, onder (b) en (c), een vrijstelling is toegekend en op de organisatie van de dienstverlening. Er wordt minstens een overlegvergadering per jaar georganiseerd. ***Vertegenwoordigers van het personeel en de vakbonden zijn op hun verzoek aanwezig bij deze vergaderingen als waarnemers.*** Het beheersorgaan van de luchthaven stelt notulen op van deze vergadering, die desgevraagd naar de Commissie worden verstuurd.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht gedurende minstens drie opeenvolgende jaren, mag geen enkele

Amendement

1. Geen enkele onderneming ***mag*** grondafhandelingsdiensten verlenen, noch als verlener van grondafhandelingsdiensten, noch als ***onderaannemer, noch als*** gebruiker die

onderneming grondafhandelingsdiensten verlenen, noch als verlener van grondafhandelingsdiensten, noch als gebruiker die aan zelfafhandeling doet, tenzij zij een passende goedkeuring heeft gekregen. Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een goedkeuring.

aan zelfafhandeling doet, tenzij zij een passende goedkeuring heeft gekregen. Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een goedkeuring.

Motivering

Zulke eis is in overeenstemming met de gezamenlijke verklaring van drie van de vier sociale partners (luchthavens, vakbonden, onafhankelijke afhandelaars) die in april 2011 werd goedgekeurd. Er moet echter duidelijk op gewezen worden dat deze eis van toepassing is op alle ondernemingen, met inbegrip van onderaannemers. Bovendien kan het niet gerechtvaardigd worden dat deze eis beperkt zou worden tot de grotere luchthavens.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Voor de toepassing van de in lid 1 bedoelde beoordeling verstrekt elke aanvrager zijn geauditeerde rekeningen voor de twee voorgaande financiële jaren.

Amendement

3. Voor de toepassing van de in lid 1 bedoelde beoordeling verstrekt elke aanvrager zijn geauditeerde rekeningen voor de twee voorgaande financiële jaren.
De goedkeuringsautoriteit legt de wijze waarop de te verstrekken documentatie overlegd wordt vast.

Motivering

Als gevolg van het feit dat er met name binnen de luchtvaart zeer verschillende methodes zijn voor kostenberekeningen en boekhouding, moet de goedkeuringsautoriteit de gelegenheid krijgen om de wijze waarop de documentatie verstrekt wordt vast te leggen om het maken van vergelijkingen te vergemakkelijken.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – alinea 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) kwalificatievereisten voor werknemers **en** overeenkomstige opleidingseisen en

Amendement

(d) kwalificatievereisten voor werknemers, overeenkomstige opleidingseisen en

opleidingsplan;

opleidingsplan *en procedures om ongelukken en verwondingen te voorkomen*;

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 25 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De procedure voor het verlenen van goedkeuringen moet transparant en niet-discriminerend zijn en mag in de praktijk niet leiden tot feitelijke vermindering van de markttoegang of van de zelfafhandeling tot een lager niveau dan in deze verordening bepaald.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 27 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. Als het comité van luchthavengebruikers het oneens is met het besluit van het beheersorgaan van de luchthaven om bepaalde infrastructuur al dan niet te centraliseren of met het toepassingsgebied van de centralisering, kan het de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit van de betrokken lidstaat vragen te *beslissen of de betrokken infrastructuur al dan niet moet worden gecentraliseerd en in welke mate.*

5. Als het comité van luchthavengebruikers het oneens is met het besluit van het beheersorgaan van de luchthaven om bepaalde infrastructuur al dan niet te centraliseren of met het toepassingsgebied van de centralisering, kan het de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit van de betrokken lidstaat vragen *de motivering van de beslissing die door het beheersorgaan van de luchthaven werd genomen, te onderzoeken.*

Motivering

De voorgestelde verordening verwijst naar Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden. Deze eisen moeten daarom aansluiten op de beginselen en bepalingen van die richtlijn. Tegen die achtergrond zou de rol van de toezichthoudende autoriteit beperkt moeten blijven tot het controleren van de motivering van de beslissing en het nemen van een besluit over de geldigheid ervan.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening
Artikel 28 – lid 4 – letter e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) prognoses betreffende de situatie van de luchthaven ten aanzien van de vergoedingen voor grondafhandeling, de groei van het verkeer en de geplande investeringen in infrastructuur;

Amendement 31

Voorstel voor een verordening
Artikel 28 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. Indien een vergoeding moet worden betaald voor het gebruik van luchthaveninstallaties, met uitzondering van de installaties die omschreven zijn als gecentraliseerde infrastructuur, wordt het niveau van de vergoeding vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

Het staat de lidstaten vrij om het luchthavenbeheersorgaan van een netwerk van luchthavens zoals gedefinieerd in EU-Richtlijn 2009/12/EG de mogelijkheid te bieden om een gemeenschappelijk en transparant heffingssysteem toe te passen.

Motivering

Wat het vaststellen van de vergoeding betreft, moet er een onderscheid worden gehandhaafd tussen de door de luchthavenautoriteiten onder reeds vastgestelde regelgeving opgelegde tarieven voor het gebruik van de luchthaveninstallaties en de vergoedingen die worden gevraagd door de aangewezen beheerder van gecentraliseerde infrastructuur voor activiteiten in die zich in een monopoliepositie bevinden en aan specifieke eisen zijn onderworpen. Laatstgenoemde vergoeding moet voldoen aan de eisen van de EU-richtlijn inzake luchthavengelden (2009/12/EC - EUACD). De voorgestelde verordening gaat echter verder dan de richtlijn, door een rendement van de activa te vereisen. De verordening moet derhalve worden aangepast aan de formulering van de EUACD.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. Als een besluit over het niveau van een vergoeding wordt voorgelegd aan de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit, overeenkomstig lid 6 van dit artikel, **is de in artikel 6 van Richtlijn 2009/12/EG vastgestelde procedure van toepassing.**

Amendement

7. Als een besluit over het niveau van een vergoeding wordt voorgelegd aan de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit, overeenkomstig lid 6 van dit artikel, **wordt het niet van kracht totdat de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit de zaak heeft bestudeerd. Als de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit instemt met de beslissing van het beheersorgaan van de infrastructuur over het niveau van de vergoedingen voor grondafhandeling, kunnen de vergoedingen gerecupereerd worden vanaf het moment waarop de aanvankelijke beslissing werd genomen.**

Motivering

Om een situatie waarin hinderlijk beroep wordt aangetekend enkel om de toepassing van een heffing op te schorten, te vermijden, is het belangrijk dat de luchthavenautoriteiten de mogelijkheid krijgen om het geld te recupereren voor de tijd die nodig was om het beroep te verwerken.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 30 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie. Als grondcoördinator dient het beheersorgaan van de luchthaven **er met name op** toe te zien dat de **activiteiten van** verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers beantwoorden aan de gedragsregels op de luchthavens, zoals gedefinieerd in artikel

Amendement

1. Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie. Als grondcoördinator dient het beheersorgaan van de luchthaven **erop** toe te zien dat de verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers beantwoorden aan de gedragsregels op de luchthavens, zoals gedefinieerd in artikel

31.

31.

Het beheersorgaan krijgt de bevoegdheid om maatregelen te treffen om de gedragscode te handhaven. Deze maatregelen moeten transparant, objectief en niet-discriminerend zijn.

Motivering

Binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim is het beheersorgaan van de luchthaven verantwoordelijk voor de coördinatie van alle belanghebbenden op de terreinen van de luchthaven in kwestie. Dit betekent echter niet dat het beheersorgaan ook verantwoordelijk is voor de coördinatie van alle grondafhandelings- of andersoortige activiteiten op de luchthaven in kwestie. De luchthavenexploitant kan bijvoorbeeld niet nagaan of trappen of bruggen tijdig zijn geplaatst. Bovendien kan de luchthaven zich niet mengen in de contractuele band tussen de grondafhandelaren en hun klanten. De naleving van de gedragsregels door iedereen op de luchthaventerreinen dient echter te worden gewaarborgd aan de hand van passende en evenredige handhavingsmaatregelen.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 30 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie. Als grondcoördinator dient het beheersorgaan van de luchthaven er met name op toe te zien dat de activiteiten van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers beantwoorden aan de gedragsregels op de luchthavens, zoals gedefinieerd in artikel 31.

Amendement

1. Het beheersorgaan van de luchthaven is verantwoordelijk voor de goede coördinatie van de grondafhandelingsactiviteiten op de luchthaven in kwestie. Als grondcoördinator dient het beheersorgaan van de luchthaven er met name op toe te zien dat de activiteiten van verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers beantwoorden aan de gedragsregels op de luchthavens, zoals gedefinieerd in artikel 31. ***Een onafhankelijke instantie wordt aangewezen als grondcoördinator.***

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 30 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. De bepalingen van dit artikel laten

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 31 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het beheersorgaan van de luchthaven, een overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, mag gedragsregels opstellen.

Amendement

2. Het beheersorgaan van de luchthaven, een overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, mag gedragsregels opstellen ***om het goed functioneren van de luchthaven te waarborgen.***

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 32 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Op luchthavens met jaarlijks minstens 5 miljoen passagiersbewegingen of 100 000 ton vracht gedurende minstens de voorgaande drie jaar, stelt het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, de overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, minimumkwaliteitsnormen vast voor de prestaties van grondafhandelingsdiensten.

Amendement

2. Op luchthavens met jaarlijks minstens 5 miljoen passagiersbewegingen of 100 000 ton vracht gedurende minstens de voorgaande drie jaar, stelt het beheersorgaan van de luchthaven of, voor zover van toepassing, de overheidsinstantie of een ander orgaan dat de luchthaven controleert, minimumkwaliteitsnormen vast voor de prestaties van grondafhandelingsdiensten. ***Dergelijke normen moeten aansluiten op en passen bij veiligheidsregels, regelingen en beheerssystemen van de luchthavenexploitant en de betrokken luchtvaartmaatschappijen zoals bedoeld in Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.***

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 32 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten deze minimumkwaliteitsnormen in acht nemen. Bovendien moeten luchthavengebruikers en verleners van grondafhandelingsdiensten de in hun contracten vastgelegde minimumkwaliteitsnormen in acht nemen.

Amendement

3. Verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers moeten deze minimumkwaliteitsnormen in acht nemen. ***De luchthavenbeheerder kan van verleners van grondafhandelingsdiensten en luchthavengebruikers die aan zelfafhandeling doen verlangen dat zij een veiligheidsbeheersysteem opzetten en invoeren dat past bij de omvang van de onderneming, de aard en de complexiteit van de activiteiten ervan, dat verenigbaar is met de beheersystemen van de luchthavenexploitant en dat voldoet aan andere in nationale of Uniewetgeving vastgestelde veiligheidsvoorschriften.*** Bovendien moeten luchthavengebruikers en verleners van grondafhandelingsdiensten de in hun contracten vastgelegde minimumkwaliteitsnormen in acht nemen.

Motivering

De minimumkwaliteitsnormen zijn in overeenstemming met de gezamenlijke verklaring van drie van de vier sociale partners (luchthavens, vakbonden, onafhankelijke afhandelaars) die in april 2011 werd goedgekeurd. Dit stelsel voorziet echter niet in een werkbare oplossing om de naleving ervan te verzekeren (behalve de onevenredige intrekking van de goedkeuring van een grondafhandelaar door een lidstaat).

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 32 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Indien dit geen waarborg biedt voor het voldoen aan de minimumkwaliteitsnormen, is de overheidsinstantie, of enig ander beheersorgaan van de luchthaven, bevoegd om maatregelen te nemen om de minimumkwaliteitsnormen te handhaven. Deze maatregelen moeten correct,

transparant, evenredig en niet-discriminerend zijn.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 32 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. Als dit de naleving niet garandeert, krijgt het beheersorgaan de bevoegdheid om maatregelen te treffen om de minimumkwaliteitsnormen te handhaven. Deze maatregelen moeten transparant, objectief en niet-discriminerend zijn.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 32 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 32 bis

*De door de beheersorganen van de luchthaven opgestelde minimumkwaliteitsnormen bestaan uit:
(1) Minimumkwaliteitsnormen inzake operationele prestaties:*

(a) Passagiersafhandeling

- Maximale wachttijd voor het inchecken

(b) Bagageafhandeling

- Maximale afleveringstijden voor bagagestukken (eerste bagage en laatste bagage)

- Maximale afleveringstijd voor overgedragen bagage

- Veilige en verantwoordelijke afhandeling van bagage en apparatuur

(c) Vracht- en postafhandeling

- Maximale afleveringstijden voor vracht en/of poststukken

- Maximale afleveringstijden voor overgedragen vracht en/of poststukken

(d) Activiteiten bij sneeuw

- Maximale tijd voor het ijsvrij maken van het luchtvaartuig

- Minimale voorraden ontdooiingsvloeistoffen

(e) Prestaties inzake omlooptijd (vertragingen)

(f) Afwezigheid ter plaatse van motorschade ten gevolge van opgezogen vreemde voorwerpen

(2) Minimumkwaliteitsnormen inzake opleiding

- Actuele deelname aan opleidingen op de luchthaven op het gebied van luchtzijdeprocedures, veiligheid, crisisbeheer, milieubescherming

(3) Minimumkwaliteitsnormen inzake informatie en bijstand aan passagiers

(a) Het aanbieden op de luchthaven van realtime-informatie inzake afleveringstijden van bagage

(b) Het aanbieden van realtime-informatie aan door vertraagde en geannuleerde vluchten getroffen passagiers

(4) Minimumkwaliteitsnormen inzake gezamenlijke besluitvorming (CDM)

- Deelname aan het CDM-systeem van de luchthaven

(5) Minimumkwaliteitsnormen inzake veiligheid

(a) Bestaand veiligheidsbeheersysteem (SMS) en verplichting tot coördinatie met het SMS van de luchthaven

(b) Rapportering van ongevallen en incidenten

(6) Minimumkwaliteitsnormen inzake beveiliging

- Bestaand beveiligingsbeheersysteem

(7) Minimumkwaliteitsnormen inzake noodplan

- Bestaand noodplan (inclusief sneeuwplan) en verplichting tot coördinatie met het plan van de luchthaven

(8) Milieu

- Rapportering van milieu-incidenten (lozingen)

- Emissies van platformvoertuigen

Amendement 42

**Voorstel voor een verordening
Artikel 32 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 32 ter

*Vaststelling en bijwerking van
minimumkwaliteitsnormen*

- 1. Voor elke minimumkwaliteitsnorm bepaalt het luchthavenbeheersorgaan het verwachte niveau en soort prestaties op de luchthaven in kwestie. Het comité van luchthavengebruikers wordt geraadpleegd over de exacte definitie, dekking en meetwijze om de minimumkwaliteitsnormen te beoordelen. Alle dienstverleners en zelfafhandelende luchthavengebruikers worden opgeleid vóór de tenuitvoerlegging van de meting van de minimumkwaliteitsnormen.*
- 2. Alle minimumkwaliteitsnormen (en indien relevant, hun kwantitatieve doelstellingen) worden openbaar gemaakt.*
- 3. Alvorens de minimumkwaliteitsnormen bij te werken of te wijzigen, raadpleegt het luchthavenbeheersorgaan het comité van luchthavengebruikers en de verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven.*
- 4. Het luchthavenbeheersorgaan brengt verslag uit aan het comité van luchthavengebruikers over de naleving*

van deze normen door de verleners van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 33 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van minstens 5 miljoen passagiersbewegingen of 100 000 ton vracht gedurende minstens drie opeenvolgende jaren, brengen de verleners van grondafhandelingsdiensten en de zelfafhandelende luchthavengebruikers bij de Commissie verslag uit over de prestaties van hun activiteiten.

Schrappen

Motivering

De veelheid aan verslagen leidt tot meer administratieve lasten voor alle grondafhandelaars en luchthavengebruikers die aan zelfafhandeling doen, zonder een werkelijke toegevoegde waarde te bieden.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 33 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De Commissie krijgt de bevoegdheid om nadere bijzonderheden inzake de inhoud en verspreiding van deze verslagen vast te stellen aan de hand van een gedelegeerde handeling overeenkomstig artikel 42.

Schrappen

Motivering

De veelheid aan verslagen leidt tot meer administratieve lasten voor alle grondafhandelaars en luchthavengebruikers die aan zelfafhandeling doen, zonder een werkelijke toegevoegde waarde te bieden.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 35 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. Elke verlener van grondafhandelingsdiensten en elke zelfafhandelende luchthavengebruiker die een beroep doet op een of meer onderaannemers blijft financieel aansprakelijk voor de uitbesteding.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Bijlage 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Passagiersafhandeling omvat elke vorm van informatie en assistentie – ook in het kader van de relevante EU-wetgeving inzake passagiersrechten – aan passagiers bij vertrek, bij aankomst, op doorreis of bij het overstappen, inclusief bij de controle van tickets en reisdocumenten, de registratie van bagage en het vervoer ervan tot in de sorteerruimte.

2. Passagiersafhandeling omvat elke vorm van informatie en assistentie – ook in het kader van de relevante EU-wetgeving inzake passagiersrechten – aan passagiers bij vertrek, bij aankomst, op doorreis of bij het overstappen, inclusief bij de controle van tickets en reisdocumenten, de registratie van bagage en **vaststelling dat de bagage toebehoort aan de desbetreffende passagier, bijvoorbeeld via elektronische controle, en** het vervoer ervan tot in de sorteerruimte.

PROCEDURE

Titel	Afhandelingsdiensten op de luchthaven van de Unie en intrekking van richtlijn 96/67/EG van de Raad	
Document- en procedurenummers	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 15.12.2011	
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	IMCO 15.12.2011	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Ildikó Gáll-Pelcz 29.2.2012	
Behandeling in de commissie	7.6.2012	9.7.2012
Datum goedkeuring	10.7.2012	
Uitslag eindstemming	+: 36 -: 0 0: 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Pablo Arias Echeverría, Cristian Silviu Buşoi, 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	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Raffaele Baldassarre, Jürgen Creutzmann, Ashley Fox, Marielle Gallo, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Sabine Verheyen	