

Serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune *I**

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 16 aprilie 2013 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 2012¹,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 19 iulie 2012²,
 - 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. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ JO C 181, 21.6.2012, p.173.

² JO C 277, 13.9.2012, p.111.

P7_TC1-COD(2011)0397

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 16 aprilie 2013 în vederea adoptării Regulamentului (UE) nr. .../2013 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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 181, 21.6.2012, p. 173.

² JO C 277, 13.9.2012, p. 111.

³ Poziția Parlamentului European din 16 Aprilie 2013.

întrucât:

- (1) Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității¹ prevede o deschidere graduală a pieței serviciilor de handling la sol.
- (2) Aeroporturile și serviciile de handling la sol sunt esențiale pentru funcționarea adecvată *și securitatea* transportului aerian deținând o funcție cheie în sectorul aviatic. Serviciile de handling la sol acoperă toate activitățile de aviație la sol efectuate în aeroporturi pentru companii aeriene individuale. [AM 244]
- (3) Declarația adoptată la Summitul de aviație de la Bruges în octombrie 2010 a recunoscut necesitatea de a reforma normele Uniunii în vederea încurajării competitivității fiecărui element de legătură din lanțul de transport aviatic (precum aeroporturi, transportatori, alți furnizori de servicii).
- (4) Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”² identifică îmbunătățirea accesului pe piață și furnizarea de servicii de calitate în aeroporturi ca fiind vitale pentru calitatea vieții cetățenilor și ca o acțiune esențială pentru realizarea spațiului european unic al transportatorilor.

¹ JO L 272, 25.10.1996, p. 36.

² COM(2011) 0144.

- (5) Continuarea deschiderii graduale a pieței serviciilor de handling la sol, precum și introducerea de cerințe armonizate pentru furnizarea de servicii de handling la sol pot mări eficiența și calitatea de ansamblu a serviciilor de handling la sol pentru companiile aeriene, precum și pentru pasageri și expeditorii de mărfuri. Acest lucru ar trebui să îmbunătățească calitatea operațiilor aeroportuare în ansamblu.
- (6) Având în vedere necesitatea recentă a unor standarde de calitate minime și armonizate în aeroporturi în vederea punerii în aplicare a abordării „gate-to-gate” pentru realizarea cerului unic european și necesitatea unei mai bune armonizări pentru a putea exploata pe deplin beneficiile deschiderii graduale a pieței serviciilor de handling la sol în termeni de calitate și eficiență sporite a acestora, Directiva 96/67/CE ar trebui înlocuită cu un regulament.
- (7) Accesul liber la piața serviciilor de handling la sol este compatibil cu funcționarea eficientă a aeroporturilor Uniunii, cu condiția introducerii unor garanții relevante. Accesul liber la piața serviciilor de handling la sol ar trebui introdus gradual și adaptat la cerințele specifice acestui sector.
- (7a) *Întrucât accesul liber la piață este norma în politica Uniunii în domeniul transporturilor, liberalizarea completă a pieței de handling la sol ar trebui să fie obiectivul final.* [AM 245]**

- (8) Deschiderea graduală a pieței în temeiul Directivei 96/67/CE a produs deja rezultate pozitive în termeni de eficiență și calitate sporite. Prin urmare, este adecvată continuarea acestui proces de deschidere graduală.
- (9) Fiecare utilizator al aeroportului trebuie să poată recurge la handling propriu. În același timp, este necesară menținerea unei definiții clare și restrictive a handlingului propriu pentru a evita abuzurile și impactul negativ asupra pieței serviciilor de handling pentru terți.
- (10) Pentru anumite categorii de servicii de handling la sol, accesul pe piață poate prezenta constrângeri privind siguranța, securitatea, capacitatea și spațiul disponibil. Prin urmare, ar trebui să fie posibilă limitarea numărului de furnizori autorizați pentru astfel de servicii de handling la sol. ***A trebui să fie posibil ca extinderea acestor limitări să difere de la un terminal la altul pe teritoriul aceluiași aeroport, cu condiția ca aplicarea lor să nu fie discriminatorie, să nu denatureze concurența și să fie conformă cu dispozițiile prezentului regulament, și numărul minim de furnizori pe fiecare terminal să fie menținut.*** [AM 246]

- (11) În unele cazuri, constrângerile privind siguranța, securitatea, capacitatea și spațiul disponibil pot justifica și alte restricții *temporare* referitoare la accesul pe piață sau la handlingul propriu, cu condiția ca restricțiile să fie relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii. În astfel de cazuri, statele membre ar trebui să fie îndreptățite să solicite excepții de la dispozițiile prezentului regulament. [AM 247]
- (12) Scopul excepțiilor trebuie să fie de a permite autorităților aeroportuare să depășească sau să reducă cel puțin constrângerile respective. Astfel de excepții trebuie aprobate de către Comisie.
- (13) Dacă se dorește menținerea unei concurențe reale și echitabile în situațiile în care numărul de furnizori de servicii de handling la sol este limitat, aceștia trebuie selectați în conformitate cu o procedură de licitație deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Detaliile unei astfel de proceduri trebuie specificate în amănunt.
- (13a) *Toți furnizorii de servicii de handling la sol, utilizatorii de servicii de handling propriu și subcontractanții care își desfășoară activitatea într-un aeroport trebuie să aplice contractele colective de muncă reprezentative pertinente și legislația națională a statelor membre în cauză, pentru a putea asigura o concurență loială între furnizorii de servicii de handling la sol, bazată pe calitate și eficiență.***
[AM 248]

- (14) ~~Utilizatorii~~ *Având în vedere necesitatea de a ține seama de nevoile utilizatorilor aeroportului, aceștia* trebuie să fie consultați cu privire la selecția furnizorilor de servicii de handling la sol, deoarece aceștia au un interes major în calitatea și prețul serviciilor de handling la sol. [AM 249]
- (15) Prin urmare, este necesar să se prevadă reprezentarea utilizatorilor aeroportului și consultarea acestora, în special în momentul selectării furnizorilor autorizați de servicii de handling la sol.
- (16) În contextul selectării furnizorilor de servicii de handling la sol într-un aeroport, ar trebui să fie posibil ca în anumite circumstanțe și în condiții specifice să se extindă obligația furnizării de servicii publice la alte aeroporturi din aceeași regiune geografică a statului membru în cauză.
- (17) ~~Nu este clar~~ *Ar trebui să se clarifice* dacă statele membre pot solicita preluarea personalului în momentul schimbării furnizorului de servicii de handling la sol restricționate, *în conformitate cu articolul 6 alineatul (2)*. 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 a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități¹ și să se permită statelor membre să asigure condiții adecvate de angajare și de muncă. [AM 250]

¹ JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

- (17a) ***Creșterea calității serviciilor de handling la sol ar trebui să fie scopul final. Ar trebui să se ia măsuri în acest sens fără a crește povara administrativă pentru societățile de handling la sol. Prin urmare, este important să li se permită societăților să își stabilească singure practicile economice generale și politica de resurse umane. [AM 251]***
- (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, pentru a proteja mediul și pentru a asigura conformitatea cu dispozițiile și normele sociale aplicabile, 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 furnizării de servicii de handling la sol în majoritatea statelor membre, dar că acestea diferă considerabil, trebuie introdus un sistem armonizat de aprobare.
- (19) Pentru a se garanta faptul că toți furnizorii de servicii și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu ~~se bucură de o stabilitate economică suficientă, o bună reputație,~~ ***respectă cel puțin cerințele de securitate și siguranță și dispun de o acoperire suficientă a asigurării și o cunoaștere adecvată a operațiunilor de handling la sol și a mediului aeroportuar precum*** și pentru a stabili condiții echitabile, acordarea aprobării trebuie să se facă pe baza unui set minim de cerințe. ***Aceste cerințe minime nu ar trebui să aibă sub nicio formă un impact restrictiv asupra continuării deschiderii pieței. [AM 252 și 253]***

- (20) Accesul liber la infrastructura centralizată a aeroportului și un cadru juridic clar pentru definirea infrastructurii centralizate sunt esențiale pentru furnizarea eficientă a serviciilor de handling la sol. Cu toate acestea, ar trebui să fie posibilă colectarea unei taxe pentru infrastructura centralizată.
- (21) Taxele nu trebuie să fie discriminatorii, iar calcularea acestora trebuie să fie transparentă. Taxele nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile furnizării infrastructurii centralizate, inclusiv un randament rezonabil al activelor.
- (22) Organismul de administrare a aeroportului și/sau oricare alt organism de administrare a infrastructurii centralizate a aeroportului respectiv trebuie să ~~consulte~~ **aiă obligația de a consulta** în mod regulat utilizatorii aeroportului cu privire la definirea infrastructurii și la cuantumul taxelor percepute. [AM 254]
- (23) Organismul de administrare a aeroportului poate furniza, de asemenea, servicii de handling la sol. Deoarece, în același timp, prin deciziile sale, organismul de administrare a aeroportului poate exercita o influență considerabilă asupra concurenței dintre furnizorii de servicii de handling la sol, aeroporturilor ar trebui să li se solicite să ~~își păstreze serviciile~~ **țină o contabilitate complet separată a serviciilor sale** de handling la sol ~~în cadrul unei entități juridice separate de entitatea juridică pentru administrarea~~, **pe de o parte, și a administrării** infrastructurii, **pe de altă parte**. [AM 255]

- (24) Pentru a permite aeroporturilor să își îndeplinească funcțiile de administrare a infrastructurii, pentru a garanta siguranța și securitatea în incinta aeroportului și pentru a garanta reziliența serviciilor de handling la sol și în situații de criză, organismul de administrare a aeroportului trebuie să fie responsabil de coordonarea corespunzătoare a serviciilor de handling la sol în aeroport. Organismul de administrare a aeroportului trebuie să prezinte rapoarte cu privire la coordonarea activităților de handling la sol din aeroport Organismului de evaluare a performanțelor al Eurocontrol în vederea unei mai bune optimizări.
- (24a) În cazul în care organismul de administrare a aeroportului furnizează el însuși serviciile de handling la sol sau controlează în mod direct sau indirect furnizarea acestora, coordonarea corespunzătoare a serviciilor de handling la sol ar trebui monitorizată de către autoritatea independentă de supraveghere, pentru a garanta un tratament egal. [AM 256]***
- (25) Organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism cu atribuții de control al aeroportului trebuie să aibă, de asemenea, competența de a stabili normele necesare pentru funcționarea adecvată a infrastructurii aeroportului.
- (26) Este necesar să se definească standarde de calitate minime obligatorii pe care trebuie să le îndeplinească furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu pentru a asigura calitatea globală a serviciilor și pentru a stabili condiții echitabile de concurență pentru toți furnizorii.

- (26a) ***Pentru a garanta un nivel adecvat de siguranță în toate aeroporturile, cerințele privind standardele minime pentru serviciile de handling la sol ar trebui să respecte principiile sistemelor de siguranță și management prevăzute în dreptul relevant al Uniunii. [AM 257]***
- (27) În vederea creșterii performanței în întreg sectorul aviatic și a punerii în aplicare a abordării „gate-to-gate”, furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu ar trebui să prezinte Comisiei rapoarte cu privire la efectuarea acestora.
- (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,~~ ***și a siguranței operațiunilor. O instituție competentă a Uniunii, acționând 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 formare și instruire a angajaților din sectorul serviciilor de handling la sol. Aceste standarde trebuie stabilite cerințe minime de instruire pentru a garanta 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 trebuie suspendată, retrasă sau reținută până în momentul în care standardul corespunzător este atins din nou. Trebuie oferită o instruire specifică aeroportului, pe o durată de minimum cinci zile. [AM 258]***

- (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.
- (30) Drepturile recunoscute prin prezentul regulament trebuie să se aplice furnizorilor de servicii de handling la sol din țări terțe și utilizatorilor aeroportului din țări terțe care recurg la handling propriu numai în condițiile unei reciprocități stricte. În cazul în care nu există o astfel de reciprocitate, Comisia trebuie să poată decide ca un stat membru sau statele membre să suspende aceste drepturi cu privire la astfel de furnizori sau utilizatori.
- (31) Statele membre trebuie să își mențină capacitatea de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru ***să se asigure că*** personalul întreprinderii care furnizează servicii de handling la sol ***beneficiază de un nivel corespunzător de protecție socială și de condiții de muncă decente, inclusiv în cazul subcontractării și în contextul contractelor de servicii. În cazul în care autoritățile competente ale unui stat membru constată că există deficiențe de protecție sau că au loc încălcări ale normelor în vigoare, ar trebui să fie posibil ca acreditarea furnizorilor de servicii în cauză să fie suspendată, retrasă sau reținută până în momentul în care este atins din nou standardul corespunzător.*** [AM 259]

- (31a) *Întrucât persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă se confruntă adesea cu o discriminare nejustificată în tratarea problemelor și plângerilor lor și în compensările oferite, prezentul regulament ar trebui aplicat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului¹. [AM 260]*
- (31b) *Deși drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului sunt stabilite de Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, prezentul regulament încurajează o convergență mai bună între, pe de o parte, furnizorii de asistență pentru persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă și, pe de altă parte, persoanele care manipulează echipamentul ajutător al călătorilor, inclusiv dispozitivele medicale. [AM 261]*
- (31c) *Având în vedere progresele realizate în domeniul drepturilor pasagerilor și pentru a preveni discriminarea pasagerilor cu dizabilități, ar trebui luate în considerare obiectivele și soluțiile propuse de Directiva 2001/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2001 privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri pe scaune în plus față de locul conducătorului auto². [AM 262]*

¹ JO L 204, 26.7.2006, p. 1.

² JO L 42, 13.2.2002, p. 1.

(32) Pentru a se garanta faptul că se aplică cerințe armonizate de asigurare furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din ~~tratat~~ ***Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene*** cu privire la cerințele de asigurare pentru furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie delegată Comisiei. Pentru a se garanta faptul că se aplică obligații armonizate și actualizate în mod corespunzător referitoare la ~~standardele minime de calitate pentru serviciile de handling la sol și cu privire la~~ obligațiile de raportare ale furnizorilor de servicii de handling la sol și ale utilizatorilor aeroportului ~~care recurg la handling propriu~~, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat cu privire la specificațiile ~~pentru standardele minime de calitate pentru serviciile de handling la sol și la specificațiile pentru~~ ***referitoare la*** conținutul și diseminarea obligațiilor de raportare pentru furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie delegată Comisiei. Este foarte important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să efectueze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți și implicând Comitetul sectorial de dialog social instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE ***a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european¹. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.*** [AM 263]

¹ ***JO L 225, 12.8.1998, p. 27.***

- (32a) *Ținând seama de condițiile specifice pe care le implică handlingul la sol prin punerea la dispoziție de scaune cu roțile și de alte echipamente medicale și de asistență utilizate de pasageri cu handicap sau cu mobilitate redusă, precum și de măsura în care echipamentele respective sunt importante pentru independența pasagerilor respectivi, contractele de asigurare încheiate de furnizorii de servicii de handling la sol ar trebui să garanteze acoperirea integrală a tuturor pierderilor suferite ca urmare a deteriorării sau pierderii acestui tip de echipamente.*
[AM 264]
- (32b) *Având în vedere importanța siguranței, calității și formării profesionale, a respectării standardelor de calitate și, în special, a performanțelor operaționale ale celor care furnizează serviciile de handling la sol, statele membre ar trebui să prevadă impunerea de sancțiuni în cazul încălcării prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute în acest sens ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.* [AM 265]
- (32c) *Din documentele înmânate de compania aeriană pasagerului ar trebui să reiasă clar cine este furnizorul de servicii de handling la sol pentru respectiva rută aeriană.* [AM 266]
- (32d) *Furnizorii de servicii de handling la sol au obligația de a asigura puncte de informare pentru bagajele pierdute sau care lipsesc.* [AM 267]

- ~~(33) Comisia, în momentul pregătirii și elaborării actelor delegate, trebuie să asigure transmiterea simultană, oportună și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu. [AM 263]~~
- (34) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, trebuie conferite Comisiei competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹.
- (35) La adoptarea deciziilor de punere în aplicare referitoare la exceptările de la gradul de deschidere a pieței pentru serviciile de handling la sol furnizate pentru terți și pentru companiile aeriene care recurg la handling propriu, trebuie utilizată procedura de consultare, având în vedere faptul că actele respective au un domeniu de aplicare limitat.
- (36) La adoptarea deciziilor de punere în aplicare referitoare la extinderea de către statele membre a obligației de servicii publice la un aeroport insular, trebuie utilizată procedura de consultare, având în vedere faptul că actele respective au un domeniu de aplicare limitat.

¹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

- (37) La adoptarea deciziilor de punere în aplicare referitoare la suspendarea parțială sau totală a dreptului de acces pe piața serviciilor de handling la sol pe teritoriul unui stat membru pentru furnizorii de servicii de handling la sol sau utilizatorii aeroportului dintr-o țară terță, trebuie utilizată procedura de examinare.
- (38) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume o aplicare mai uniformă a legislației Uniunii cu privire la serviciile de handling la sol, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre ca urmare a caracterului internațional al transportului aerian, și, prin urmare, poate fi mai bine realizat la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge acest obiectiv.
- (39) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006, în cursul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută la Londra la 2 decembrie 1987, iar deplina conformitate cu declarația respectivă va fi asimilată conformității cu declarația din 1987.
- (40) Prin urmare, Directiva 96/67/CE trebuie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I

Domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică oricărui aeroport situat pe teritoriul unui stat membru care face obiectul tratatului și este deschis traficului comercial.

Aplicarea prezentului regulament la aeroportul Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei și, respectiv, a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind diferendul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „aeroport” înseamnă o suprafață de teren special adaptată pentru aterizarea, decolarea și manevrele aeronavelor, inclusiv instalațiile auxiliare pe care aceste operații le implică pentru cerințele traficului și serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale;
- (b) „organism de administrare a aeroportului” înseamnă un organism care, în combinație cu alte activități sau nu, după caz, are ca obiectiv, conform actelor naționale cu putere de lege, administrarea și gestionarea infrastructurilor aeroportului, precum și coordonarea și controlul activităților diferiților operatori prezenți în aeroportul în cauză;
- (c) „utilizator al aeroportului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă pentru transportul pe calea aerului a pasagerilor, poștei și/sau mărfurilor, de la sau la aeroportul în cauză;
- (d) „servicii de handling la sol” înseamnă serviciile furnizate utilizatorilor aeroporturilor în aeroporturi, astfel cum sunt stabilite în anexă *anexa I*;

- (e) „handling propriu” înseamnă situația în care un utilizator al aeroportului realizează pe cont propriu una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol și nu încheie un contract de nicio natură cu un terț pentru furnizarea acestor servicii. În sensul prezentului regulament, în raporturile dintre aceștia, utilizatorii aeroporturilor nu trebuie considerați ca terți dacă:
- un utilizator deține procentul majoritar de acțiuni la alt utilizator; sau
 - un singur organism deține procentul majoritar la ceilalți utilizatori;
 - ***pentru integratori, handlingul propriu se extinde la serviciile de handling la sol efectuate pentru toate aeronavele care fac parte din rețeaua lor de transport, indiferent dacă aeronavele în cauză sunt proprietate privată sau luate în leasing și indiferent dacă sunt operate de un transportator aerian deținut de un integrator sau de o terță parte. În sensul acestei secțiuni, întreprinderea care furnizează serviciile de handling la sol nu trebuie să fie un utilizator al aeroportului, însă trebuie să fie afiliată integratorului și trebuie să îndeplinească standardele minime de calitate;***
- (f) „furnizor de servicii de handling la sol” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care furnizează unor terți una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol;

- (fa) *„integrator” înseamnă o întreprindere care oferă servicii de transport de marfă la domiciliul sau sediul clientului reglementate contractual, care garantează transportul mărfurilor și/sau al corespondenței de la destinația de plecare până la destinația finală și care integrează perfect serviciile de transport, de handling la sol, de sortare a coletelor și de livrare;*
- (fb) *„contractul colectiv de muncă”, dacă este prevăzut de legislația unui stat membru, este considerat reprezentativ atunci când se aplică, din punct de vedere al conținutului, serviciilor de handling la sol și, în cazul în care aplicabilitatea sa geografică într-un stat membru acoperă aeroportul în care își desfășoară activitatea furnizorul de servicii de handling la sol;*
- (g) *„infrastructură centralizată” înseamnă instalații și/sau facilități specifice într-un aeroport care, din motive tehnice, de mediu, costuri sau capacitate, nu pot fi divizate sau multiplicare și a căror disponibilitate este esențială și necesară pentru realizarea serviciilor ulterioare de handling la sol **într-un aeroport**;*
- (h) *„subcontractare” înseamnă încheierea unui contract de către un furnizor de servicii de handling la sol, în calitate sa de contractant principal, sau, în mod excepțional, de către un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu, cu un terț denumit „subcontractant”, în cadrul căruia subcontractantului i se solicită să execute una sau mai multe categorii (sau subcategorii) de servicii de handling la sol;*

- (ha) *„subcontractant” înseamnă un furnizor autorizat de handling la sol în conformitate cu articolele 16 și 17;*
- (i) „aprobare” înseamnă o aprobare acordată de către autoritatea competentă unei întreprinderi în vederea furnizării de servicii de handling la sol în conformitate cu aprobarea respectivă;
- (j) „autoritatea independentă de supervizare” înseamnă autoritatea menționată la articolul 11 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport¹. [AM 268]

Capitolul II

Cerințe preliminare generale

Articolul 3

Organismul de administrare a aeroportului

- (1) În cazul în care un aeroport este gestionat și utilizat nu de către un singur organism, ci de către mai multe organisme separate, fiecare dintre organismele respective este considerat parte a organismului de administrare a aeroportului, în sensul prezentului regulament.
- (2) În cazul în care un singur organism de administrare este instituit pentru mai multe aeroporturi, fiecare dintre aeroporturile respective este considerat separat, în sensul prezentului regulament.

¹ JO L 70, 14.3.2009, p. 11.

Articolul 4

Comitetul utilizatorilor aeroportului

- (1) ~~Fiecare dintre aeroporturile în cauză~~ ***La cererea utilizatorilor aeroportului, fiecare aeroport al cărui volum anual de trafic este de cel puțin 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani*** constituie un comitet al reprezentanților utilizatorilor aeroportului sau al organizațiilor reprezentând utilizatorii aeroportului („Comitetul utilizatorilor aeroportului”), ***precum și al reprezentanților aeroporturilor și ai personalului. Implicarea partenerilor sociali în acest Comitet al utilizatorilor aeroportului este obligatorie.*** [AM 269]
- (2) Toți utilizatorii aeroportului au dreptul să participe la lucrările Comitetului utilizatorilor aeroportului, sau, dacă doresc, să fie reprezentați de către o organizație desemnată în acest scop. Cu toate acestea, în cazul în care sunt reprezentați de o astfel de organizație, aceasta nu trebuie să furnizeze servicii de handling la sol în aeroportul în cauză.
- (3) Comitetul utilizatorilor aeroportului își stabilește în scris propriul regulament de procedură, inclusiv propriile reguli privind procedura de vot.

Procedura de vot include dispoziții specifice privind modalitatea de evitare a conflictelor de interese în cadrul Comitetului utilizatorilor aeroportului, rezultate din prezența utilizatorilor aeroportului care furnizează servicii de handling la sol în aeroportul în cauză. În special, în situația în care comitetul este consultat în cursul unei proceduri de selecție în conformitate cu articolele 8 și 9, utilizatorii aeroportului care solicită o autorizație pentru a furniza unul sau mai multe servicii de handling la sol pentru terți nu au drept de vot.

- (4) Ponderea voturilor în cadrul Comitetului utilizatorilor aeroportului este stabilită astfel încât:
- (a) indiferent de volumul de trafic anual efectuat de către un singur utilizator al aeroportului într-un aeroport, puterea sa de vot să nu depășească 49% din numărul total de voturi;
 - (b) puterea de vot a utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu să nu depășească o treime din numărul total de voturi.
- (5) Organismul de administrare a aeroportului asigură secretariatul Comitetului utilizatorilor aeroportului.

În cazul în care organismul de administrare a aeroportului refuză acest lucru sau Comitetul utilizatorilor aeroportului nu acceptă acest lucru, organismul de administrare a aeroportului desemnează o altă entitate care trebuie să fie acceptată de către Comitetul utilizatorilor aeroportului. Secretariatul Comitetului utilizatorilor aeroportului păstrează și menține lista cu utilizatorii aeroportului sau reprezentanții acestora care fac parte din Comitetul utilizatorilor aeroportului.

(6) Secretariatul Comitetului utilizatorilor aeroportului păstrează procese-verbale ale fiecărei reuniuni a comitetului. Procesele-verbale reflectă întocmai opiniile și voturile exprimate în timpul reuniunii.

(6a) În cazul în care prezentul regulament stipulează că ar trebui consultat Comitetul utilizatorilor aeroportului, organismul de administrare a aeroportului sau, acolo unde este cazul, autoritatea care organizează licitația înștiințează Comitetul utilizatorilor aeroportului în acest sens și îi pune la dispoziție deciziile propuse și toate informațiile necesare cu cel târziu șase săptămâni înainte de a lua o decizie finală. În eventualitatea unor neînțelegeri între organismul de administrare a aeroportului și Comitetul utilizatorilor aeroportului, sau, acolo unde este cazul, autoritatea care organizează licitația, și fără a aduce atingere articolului 41 din prezentul regulament, organismul de administrare a aeroportului sau, acolo unde este cazul, autoritatea care organizează licitația, își justifică printr-o expunere de motive decizia finală ținând cont de opiniile Comitetului utilizatorilor aeroportului.

[AM 270]

Capitolul III

Deschiderea pieței serviciilor de handling la sol

Secțiunea 1

Handling propriu

Articolul 5

Handling propriu

Toți utilizatorii aeroportului au libertatea de a recurge la handling propriu.

Secțiunea 2

Servicii de handling la sol pentru terți

Articolul 6

Servicii de handling la sol pentru terți

- (1) Furnizorii de servicii de handling la sol ***stabiliți în interiorul UE sau Asociația europeană pentru liber schimb*** au acces liber pe piață pentru furnizarea de servicii de handling la sol unor terți pe oricare aeroport cu un volum anual de trafic ~~mai mare~~ de ***peste*** două milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin ultimii trei ani.

(2) Pentru aeroporturile menționate la alineatul (1), statele membre pot limita numărul furnizorilor autorizați să furnizeze următoarele categorii de servicii de handling la sol:

- (a) handlingul bagajelor;
- (b) handlingul de rampă;
- (c) handlingul combustibilului și lubrifianților;
- (d) handlingul mărfurilor și poștei, în ceea ce privește handlingul fizic al mărfurilor și poștei care intră, iese sau este transferată între terminalul aeroportului și aeronavă.

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 în~~ **cazul aeroporturilor** cu un volum anual de trafic mai mare de ~~5 milioane~~ **15 milioane** de pasageri sau ~~100 000~~ **200 000** 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.

- (2a) *Limitările prevăzute la alineatul (2) pot să difere de la un terminal la altul pe teritoriul aceluiași aeroport, cu condiția ca aplicarea lor să nu fie discriminatorie, să nu denatureze concurența și să fie conformă cu dispozițiile prezentului regulament și ca numărul minim de furnizori de la fiecare terminal să rămână neschimbat.*
- (3) În aeroporturile unde numărul furnizorilor este limitat la doi sau mai mulți furnizori în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol sau cu articolul 14 alineatul (1) literele (a) și (c), cel puțin unul dintre furnizorii autorizați nu este direct sau indirect controlat de către:
- (a) organismul de administrare a aeroportului,
 - (b) un utilizator al aeroportului care a transportat mai mult de 25% din numărul de pasageri sau din cantitatea de cargo înregistrată la aeroport în anul anterior celui în care au fost selectați furnizorii,
 - (c) un organism care controlează direct sau indirect sau este controlat direct sau indirect de organismul de administrare a aeroportului menționat la litera (a) sau orice asemenea utilizator menționat la litera (b).

Controlul se exercită prin intermediul drepturilor, al contractelor sau al altor mijloace, care, fie separat, fie în combinație și având în vedere considerentele de fapt sau de drept în cauză, conferă posibilitatea de a exercita o influență decisivă asupra furnizorului, astfel cum a fost interpretată de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

- (4) În cazul în care numărul de furnizori autorizați este limitat în conformitate cu alineatul (2), statele membre nu ~~pot împiedica~~ **împiedică** 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~~ **15 milioane** de pasageri sau ~~100 000~~ **200 000** de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani.

- (5) În cazul în care un aeroport atinge pragurile referitoare la traficul de mărfuri stabilite în prezentul articol fără însă să atingă pragul corespunzător cu privire la circulația pasagerilor, prezentul ~~regulament~~ **articol** nu se aplică categoriilor de servicii de handling la sol rezervate exclusiv pasagerilor **și nici infrastructurii rezervate exclusiv pasagerilor**.

În cazul în care un aeroport atinge pragurile referitoare la traficul de pasageri stabilite la prezentul articol, fără însă să atingă pragul corespunzător cu privire la circulația mărfurilor, prezentul articol nu se aplică categoriilor de servicii de handling la sol rezervate exclusiv mărfurilor și nici infrastructurii rezervate exclusiv mărfurilor.

- (6) Orice aeroport al cărui volum anual de trafic a depășit două milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri cel puțin trei ani consecutiv și al cărui volum anual de trafic coboară, prin urmare, sub pragul de două milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri, își menține piața deschisă furnizorilor terți de servicii de handling pentru cel puțin următorii trei ani care urmează anului în care a coborât sub prag.

- (7) Orice aeroport al cărui volum anual de trafic nu a depășit ~~5 milioane~~ **15 milioane** de pasageri sau ~~100 000~~ **200 000** de tone de mărfuri pentru cel puțin trei ani consecutiv și al cărui volum anual de trafic coboară sub pragul de ~~5 milioane~~ **15 milioane** de pasageri sau ~~100 000~~ **200 000** de tone de mărfuri, își menține piața deschisă furnizorilor terți de servicii de handling pentru cel puțin următorii trei ani care urmează anului în care a coborât sub prag. [AM 271]

Articolul 7

Selecția furnizorilor

- (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. ***Autoritatea pentru licitație are competența de a solicita ca furnizorii de servicii de handling la sol să fie obligați să ofere una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol, la pachet, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). Organismul de administrare al aeroportului are competența de a înainta autorității ce organizează licitația o cerere corespunzătoare vizând gruparea serviciilor.*** [AM 272]

- (2) Autoritatea pentru licitație este
- (a) organismul de administrare a aeroportului, cu condiția ca acesta:
- să nu furnizeze servicii similare de handling la sol; și
 - să nu dețină un control direct sau indirect asupra niciunei întreprinderi care furnizează astfel de servicii; și
 - să nu fie implicată în niciun fel în nicio astfel de întreprindere;
- (b) în toate celelalte cazuri, o autoritate competentă independentă de organismul de administrare a aeroportului *și fără legături de afaceri directe sau indirecte cu activitățile aeroportului*. [AM 273]
- (3) Comitetul utilizatorilor aeroportului *și organismul de administrare a aeroportului, dacă nu este autoritatea pentru licitație*, nu trebuie să aibă acces la dosarele candidaților în nicio etapă a procedurii de selecție. *Organismul La cererea comitetului utilizatorilor aeroportului sau a organismului* de administrare a aeroportului ~~nu trebuie să aibă acces la dosarele candidaților în nicio etapă a procedurii de selecție~~, dacă *acesta* nu este autoritatea pentru licitație *contractantă, autoritatea contractantă prezintă un rezumat al dosarelor candidaților, asigurându-se că acesta nu conține informații confidențiale*. [AM 274]

- (4) După ~~notificarea~~ **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 furnizeze 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. ~~Această dispoziție nu aduce atingere normelor UE privind ajutoarele de stat.~~
[AM 275]
- (5) Cererea de oferte se lansează și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. ***Jurnalul Oficial al Uniunii Europene introduce pentru procedura de licitație pentru serviciile de handling la sol o rubrică adecvată.*** **[AM 276]**
- (6) Selecția furnizorilor de către autoritatea pentru licitație se face în două etape:
- (a) o procedură de calificare pentru a examina caracterul adecvat al candidaților; și
 - (b) o procedură de atribuire pentru a selecta furnizorul sau furnizorii autorizați.

- (6a) *Dacă o procedură de licitație nu obține un răspuns din partea numărului impus de furnizori de servicii de handling la sol în conformitate cu articolul 6 alineatul (2), autoritatea competentă efectuează o nouă licitație în termen de 48 de luni de la expirarea licitației precedente. [AM 277]***

Articolul 8

Procedura de calificare

- (1) În cadrul procedurii de calificare, autoritatea pentru licitație verifică dacă candidații îndeplinesc un număr de criterii minime. Autoritatea pentru licitație stabilește criteriile minime ulterior consultării Comitetului utilizatorilor aeroportului și organismului de administrare a aeroportului, dacă acesta din urmă este diferit de autoritatea pentru licitație.
- (2) Criteriile minime includ următoarele elemente:
- (a) candidatul deține o aprobare validă eliberată în conformitate cu capitolul IV;

- (b) candidatul își demonstrează capacitatea și se angajează în scris să aplice dispozițiile și normele relevante, inclusiv textele legislative aplicabile privind dreptul muncii, ~~contractele colective aplicabile~~, normele de conduită în aeroport și cerințele de calitate în aeroport. ***Candidatul și subcontractanții se angajează, de asemenea, să pună în aplicare contractul colectiv reprezentativ.*** [AM 278]
- (3) Autoritatea pentru licitație prezintă lista candidaților care îndeplinesc criteriile stabilite în cadrul procedurii de calificare.

Articolul 9

Procedura de atribuire

- (1) ***Ca bază a procedurii de adjudecare, organismul de administrare a aeroportului întocmește documentele de licitație, indicând clar standardele minime cerute la aeroport, programul de zbor reprezentativ, precum și previziunile de trafic pe perioada în care se organizează licitația.*** În cadrul procedurii de atribuire, autoritatea pentru licitație selectează un furnizor din lista candidaților calificați și atribuie autorizația furnizorului după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a organismului de administrare a aeroportului, dacă acesta este diferit de autoritatea pentru licitație.

- (2) Selecția furnizorului în vederea atribuirii autorizației se bazează pe comparația dosarelor candidaților în raport cu o listă a criteriilor de atribuire. Criteriile de atribuire trebuie să fie pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii. Autoritatea pentru licitație stabilește criteriile de atribuire ~~după consultarea~~ **Comitetului, de comun acord cu Comitetul** utilizatorilor aeroportului și a organismului de administrare a aeroportului, dacă acesta este diferit de autoritatea pentru licitație.
- (2a) ***Candidații trimit o listă detaliată cu toate sarcinile specifice care fac sau pot face obiectul subcontractării și care nu sunt legate de activitatea de bază.***
- (3) Criteriile de atribuire includ următoarele:
- (a) coerența și caracterul plauzibil al planului de afaceri, astfel cum este evaluat ***pentru primii trei ani*** pe baza modelelor de calcul al costurilor;
 - (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;

- (c) adecvația resurselor materiale în ceea ce privește disponibilitatea și protecția mediului asociate echipamentelor, ***îndeplinirea cerințelor de mediu și buna lor stare de funcționare;***
- (d) adecvația resurselor umane în ceea ce privește experiența lucrătorilor și adecvația programului, ***programul de formare/calificare și condiții decente de angajare și de lucru, inclusiv în contextul transferării personalului în conformitate cu articolul 12, și angajamentul de a aplica contractul colectiv de muncă reprezentativ;***
- (e) calitatea tehnologiei informației și comunicațiilor;
- (f) calitatea planificării organizaționale;
- (g) ~~performanța ecologică~~ ***efectuarea cu succes a unui audit recunoscut în domeniul siguranței pentru a garanta conformitatea corespunzătoare cu cerințele în materie de siguranță și securitate.***

- (4) Ponderea relativă a criteriilor de atribuire este menționată în cererea de oferte și în documentele relevante. Un interval de puncte cu o distribuție (*spread*) maximă corespunzătoare se aplică fiecărui criteriu de atribuire. Autoritatea pentru licitație poate stabili un număr minim de puncte pe care un candidat ales trebuie să le acumuleze pentru anumite criterii specifice de atribuire. Stabilirea unui număr minim de puncte este nediscriminatorie și este menționată clar în cererea de oferte și în documentele relevante. Autoritatea pentru licitație nu poate elimina niciun criteriu de atribuire, nu poate adăuga alte criterii și nici subîmpărți criteriile prevăzute inițial în cererea de oferte.
- (5) Autorizația de furnizare de servicii de handling la sol în aeroportul respectiv se atribuie candidatului care acumulează cel mai mare număr de puncte și care întrunește în același timp toate punctajele minime solicitate pentru anumite criterii de atribuire.
- (6) Utilizatorii aeroportului care candidează pentru furnizarea de servicii de handling pentru terți sau care operează handling propriu nu sunt consultați în procedura de atribuire.
- (7) Autoritatea pentru licitație se asigură că decizia de atribuire și motivele care stau la baza acesteia sunt făcute publice. **[AM 279]**

Articolul 10

Perioada de selecție și încheierea activității

- (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.

- (2) Un furnizor de servicii de handling la sol începe să furnizeze serviciile în termen de o lună de la data începerii indicată în cererea de oferte. Autoritatea pentru licitație poate, în cazuri justificate corespunzător, la cererea furnizorului de servicii de handling la sol și după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului, să prelungească această perioadă cu cel mult șase *cinci* luni. ~~După expirarea acestei perioade,~~ ***Dacă după această perioadă de șase luni de la data de început indicată în cererea de oferte, furnizorul nu și-a început activitățile și nu își poate demonstra voința de a proceda astfel, autoritatea pentru licitație poate decide că validitatea autorizației încetează. În astfel de cazuri, statele membre pot aplica sancțiuni financiare furnizorilor și pot, în schimb, acorda autorizația furnizorului care s-a clasat pe locul doi conform numărului de puncte obținut, în conformitate cu articolul 9 alineatul (5).*** [AM 280]

- (3) Autoritatea pentru licitație anticipează încheierea perioadei de autorizare și se asigură că orice furnizor selectat în urma unei noi cereri de oferte este autorizat să își înceapă activitățile în ziua următoare ultimei zile a perioadei de autorizare corespunzătoare furnizorului sau furnizorilor selectați anterior.
- (4) În cazul în care un furnizor de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de terminarea perioadei pentru care este autorizat, furnizoracesta este înlocuit pe baza procedurii de selecție descrise în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol. Orice furnizor 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 furnizorului dacă acesta nu informează autoritatea pentru licitație ~~cu suficient timp~~ **cu cel puțin șase luni** în prealabil, cu excepția cazului în care furnizorul poate demonstra forța majoră. [AM 281]
- (5) În cazul în care un furnizor își încetează activitatea înainte de finalizarea perioadei pentru care este autorizat și nu acordă timp suficient autorității pentru licitație să selecteze un nou furnizor până la momentul părăsirii aeroportului, având drept rezultat un monopol temporar asupra anumitor servicii de handling la sol în aeroportul respectiv, statul membru respectiv autorizează pentru o perioadă de timp limitată, care să nu depășească zece luni, un furnizor de servicii de handling la sol pentru a furniza serviciile în aeroportul respectiv fără a recurge la procedura de selecție prevăzută în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol.

Dacă statul membru nu reușește să găsească un furnizor 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 furnizor începe să furnizeze serviciile în aeroport.

- (6) Autoritatea pentru licitație informează Comitetul utilizatorilor aeroportului și, dacă este cazul, organismul de administrare a aeroportului cu privire la deciziile luate în temeiul articolelor 7, 8 și 9 precum și în temeiul prezentului articol.
- (7) Articolele 7, 8 și 9 precum și dispozițiile prezentului articol nu se aplică în cazul atribuirii de contracte publice și concesiuni, care sunt reglementate de alte dispoziții legislative ale Uniunii.

Articolul 11

Organismul de administrare a aeroportului în calitate de furnizor de servicii de handling la sol

- (1) Atunci când numărul furnizorilor de servicii de handling la sol este limitat în conformitate cu articolul 6, organismul de administrare a aeroportului poate să furnizeze servicii de handling la sol fără a face obiectul procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10. De asemenea, organismul de administrare a aeroportului poate, fără a urma această procedură, să autorizeze o întreprindere să furnizeze servicii de handling la sol în aeroportul în cauză:

(a) dacă acesta controlează direct sau indirect întreprinderea respectivă;

(b) dacă întreprinderea îl controlează direct sau indirect;

(ba) dacă această întreprindere îndeplinește criteriile enunțate în capitolul IV.

[AM 282]

- (2) În cazul în care un organism de administrare a aeroportului care furnizează servicii de handling la sol în conformitate cu alineatul (1) nu mai îndeplinește condițiile stabilite la alineatul (1), furnizorul respectiv poate continua să furnizeze servicii de handling la sol pentru o perioadă de ~~cinci~~ **trei** ani fără a face obiectul procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10. La încheierea perioadei de ~~cinci~~ **trei** ani, furnizorul informează autoritatea pentru licitație relevantă cu suficient timp în prealabil și cu cel puțin șase luni înainte de expirarea perioadei de cinci ani. Pot fi impuse sancțiuni financiare furnizorului în cazul în care acesta nu informează autoritatea pentru licitație cu suficient timp în prealabil, cu excepția cazului în care furnizorul poate demonstra forța majoră. Dacă furnizorul își încetează activitatea înainte de terminarea perioadei de ~~cinci~~ **trei** ani, se aplică articolul 10 alineatele (4) și (5). **[AM 283]**

Articolul 12

Menținerea drepturilor angajaților în cazul transferului de personal ~~pentru serviciile supuse~~
~~restricțiilor privind accesul pe piață~~ [AM 284]

- (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 cu articolul 14. ***Statele membre verifică în detaliu, în contextul prezentului regulament, dacă este indicată o limitare a concurenței pentru alte sectoare.*** [AM 285]

- (2) În cazul în care, în urma procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10, un furnizor de servicii de handling la sol menționat la alineatul (1) își pierde autorizația de a furniza serviciile, ***sau în cazul în care un furnizor de servicii încetează a mai furniza aceste servicii unui utilizator de aeroport ori în cazul în care un utilizator de aeroport care recurge la servicii de handling propriu decide să nu mai recurgă la astfel de servicii***, statele membre ~~pot solicita~~ ***solicită*** furnizorilor de servicii de handling la sol ***sau utilizatorilor de aeroport care utilizează servicii de handling în regie proprie*** care furnizează ulterior serviciile respective să acorde personalului angajat anterior pentru furnizarea serviciilor drepturile de care ar fi beneficiat în cazul unui transfer în sensul Directivei 2001/23/CE. ***Articolul 4 alineatul (1) teza a doua din Directiva 2001/23/CE nu se aplică situațiilor menționate la prima teză a prezentului alineat. Concedierile din motive economice, tehnice sau organizatorice nu sunt permise.*** [AM 286]

- (2a) ***Drepturile menționate la alineatul (2) includ aplicarea acordurilor colective cu valabilitate generală. [AM 287]***
- (3) Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) la angajații furnizorului anterior , ***inclusiv utilizatorii aeroportului care recurg la servicii de handling propriu***, care sunt implicați în furnizarea ***de servicii de handling la sol pe care*** furnizorul anterior ***nu le mai furnizează sau pentru care*** a pierdut autorizația, și care acceptă în mod voluntar să fie preluați de către noul sau noii furnizori ***sau de utilizatorii aeroportului care recurg 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 gestionat de furnizorul anterior. [AM 288]***
- ~~(4) Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) astfel încât să fie proporțională cu volumul de activitate transferată efectiv către celălalt prestator. [AM 289]~~
- (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. ***Personalul și reprezentanții sindicatelor au acces la aceste liste. [AM 290]***

- ~~(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. [AM 291]~~
- ~~(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. [AM 292]~~
- ~~(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. [AM 293]~~

- ~~(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. [AM 294]~~
- (10) Statele membre pot încredința componentele de management și de forță de muncă la nivelul adecvat, cu ajutorul definirii, printr-un acord negociat, a măsurilor concrete de punere în aplicare a prezentului articol.
- (10a) *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. [AM 295]*
- (10b) *Autoritățile competente ale statelor membre se asigură că personalul recrutat în vederea furnizării acestor servicii beneficiază de o protecție socială corespunzătoare. [AM 296]*
- (10c) *Pentru a atenua efectele negative potențiale ale liberalizării în sectorul serviciilor de handling la sol, autoritățile de gestionare a aeroporturilor definesc și aplică standarde minime obligatorii de calitate a serviciilor, în interesul siguranței, fiabilității și eficienței operațiunilor. [AM 297]*

- (11) Statele membre informează Comisia cu privire la toate măsurile luate în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 13

Aeroporturi insulare

În contextul selecției furnizorilor de servicii de handling la sol pentru un aeroport, prevăzute la articolele 7-10, un stat membru poate extinde obligația furnizării de servicii publice la alte aeroporturi din statul membru în cauză, numai dacă:

- (a) aeroporturile sunt amplasate pe insule *sau în locuri continentale îndepărtate* în aceeași regiune geografică; **[AM 298]**
- (b) aeroporturile au fiecare un volum de trafic de cel puțin 100 000 de mișcări de pasageri pe an; și
- (c) extinderea este aprobată de către Comisie.

Decizia privind aprobarea extinderilor constituie un act de punere în aplicare care se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 43 alineatul (2). Prezenta dispoziție nu aduce atingere normelor Uniunii privind ajutoarele de stat.

În cazul aeroporturilor amplasate pe insule, atunci când nu este în interesul economic al întreprinderilor sau al companiilor aeriene să furnizeze serviciile menționate la articolul 6 alineatul (2), organismele de administrare a aeroportului își pot asuma responsabilitatea pentru furnizarea serviciilor esențiale cu scopul de a garanta buna funcționare a instalațiilor aeroportului. [AM 299]

Secțiunea 3

Exceptări pentru handlingul propriu și pentru serviciile de handling la sol furnizate de terți

Articolul 14

Exceptări

- (1) Dacă ***capacitatea sau spațiul disponibil*** pentru un aeroport ~~, anumite constrângeri privind capacitatea sau spațiul disponibil, care apar în special din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, face~~ ***este atât de limitat încât face*** imposibilă deschiderea pieței și/sau implementarea handlingului propriu în măsura prevăzută de prezentul regulament, statul membru în cauză poate decide:
- (a) să limiteze numărul furnizorilor la cel puțin doi pentru una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol, altele decât cele menționate la articolul 6 alineatul (2) în întreg aeroportul sau într-o parte a acestuia; în acest caz se aplică articolul 6 alineatul (3);

- (b) să rezerve pentru un singur furnizor una sau mai multe dintre categoriile de servicii de handling la sol menționate la articolul 6 alineatul (2) pentru aeroporturile al căror volum anual de trafic depășește două milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri;
- (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~~ **15 milioane** de pasageri sau ~~100 000~~ **200 000** de tone de mărfuri; în cazul unei limitări la doi furnizori se aplică articolul 6 alineatul (3);
- (d) să rezerve handlingul propriu menționat la alineatul (5) pentru un număr limitat de utilizatori ai aeroportului, cu condiția ca utilizatorii să fie aleși pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.

(2) Toate exceptările stabilite în temeiul alineatului (1) trebuie:

- (a) să specifice categoria sau categoriile de servicii de handling la sol pentru care se acordă exceptarea și constrângerile specifice capacității sau spațiului disponibil care o justifică;
- (b) să fie însoțite de un plan de măsuri adecvate pentru a depăși constrângerile.

- (3) Excepțiile nu trebuie:
- (a) să dea naștere la denaturări ale concurenței între furnizorii de servicii de handling la sol și/sau utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu;
 - (b) să fie prelungite mai mult decât este necesar.
- (4) Statele membre notifică Comisiei, cu cel puțin șase luni înainte de intrarea în vigoare, orice excepții pe care le acordă în temeiul alineatului (1) și motivele care stau la baza acestora. ***În justificare se dovedește faptul că furnizorii de servicii de handling la sol din aeroporturile în cauză:***
- (a) ***respectă standardele minime de calitate în temeiul articolului 32;***
 - (b) ***sunt gestionate într-un mod transparent și nu beneficiază de subvenționări încrucișate în temeiul articolului 29;***
 - (c) ***asigură condiții de lucru și de salarizare adecvate pe baza unor acorduri colective sau a legislației naționale sau a altor standarde sociale aplicate în statul membru respectiv.***

- (5) Ulterior primirii acestora, Comisia publică un rezumat al deciziilor privind exceptările notificate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și invită părțile interesate să prezinte observații.
- (6) Comisia examinează atent deciziile de exceptare prezentate de statele membre. În acest scop, Comisia realizează o analiză detaliată a situației și un studiu al măsurilor adecvate prezentate de statele membre, pentru a verifica dacă constrângerile invocate există și dacă este imposibil să se deschidă piața și/sau să se aplice handlingul propriu în măsura prevăzută în prezentul regulament.
- (7) După această examinare și după consultarea statului membru în cauză, Comisia poate aproba decizia statului membru sau o poate respinge, în cazul în care consideră că nu există dovezi cu privire la existența constrângerilor invocate sau dacă acestea nu sunt atât de grave încât să justifice exceptarea. După consultarea statului membru în cauză, Comisia poate cere, de asemenea, statului membru să modifice măsura exceptării sau să o restricționeze la acele părți ale unui aeroport unde s-a dovedit că există constrângerile invocate.

- (8) Decizia Comisiei se ia cel mai târziu în termen de șase luni de la notificarea completă de către statul membru respectiv și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (9) Deciziile de punere în aplicare menționate la alineatele (7) și (8) din prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 43 alineatul (2).
- (10) Excepțiile acordate de către statele membre în temeiul alineatului (1) nu pot depăși o durată de trei ani, cu excepția excepțiilor acordate în temeiul alineatului (1) literele (b) și (c). Cu cel mult șase luni înainte de sfârșitul acestei perioade, statul membru respectiv trebuie să ia o nouă decizie cu privire la orice cerere de exceptare, care trebuie să respecte dispozițiile prevăzute în prezentul articol.
- (11) Excepțiile acordate de către statele membre în temeiul alineatului (1) literele (b) și (c) nu pot depăși o durată de doi ani. Cu toate acestea, un stat membru poate solicita, în conformitate cu dispozițiile alineatului (1), ca această perioadă să fie prelungită o singură dată cu doi ani. Comisia decide cu privire la o astfel de solicitare. Decizia de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 43 alineatul (2). **[AM 360]**

Articolul 15

Consultări cu furnizorii de servicii de handling la sol și cu utilizatorii aeroportului

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 furnizării 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.

Capitolul IV

Proceduri privind aprobarea

Articolul 16

Obligația de a obține o aprobare adecvată recunoscută în toate statele membre

- (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 furnizeze servicii de handling la sol fie ca furnizor de servicii de handling la sol, **fie ca subcontractant**, 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.~~ **În cazul în care statele membre condiționează activitatea de handling la sol de obținerea aprobării unei autorități competente („autoritatea de autorizare”), independentă de organismul de gestionare a aeroportului.**~~
- (2) Fiecare stat membru desemnează o autoritate ~~competentă („autoritatea de autorizare”)~~ **sau, după informarea Comisiei, cooperează cu autoritatea competentă dintr-un alt stat membru**, independentă de organismul de administrare a aeroportului, responsabilă cu emiterea aprobărilor pentru furnizarea de servicii de handling la sol.
- (3) Autoritatea de autorizare nu acordă aprobările sau nu le menține în vigoare în cazul în care nu sunt respectate toate cerințele prevăzute în prezentul capitol. **[AM 300]**

Articolul 17

Condiții pentru acordarea aprobării

- (1) ***Fără a aduce atingere articolului 16***, aprobarea se acordă de către autoritatea de autorizare a unui stat membru unei întreprinderi, în următoarele condiții:
- (a) aceasta este stabilită și înregistrată într-un stat membru;
 - (b) structura sa organizatorică permite autorității de autorizare să pună în aplicare dispozițiile prezentului capitol;
 - (c) îndeplinește condițiile financiare menționate la articolul 18;
 - (d) îndeplinește ~~cerința dovedirii bunei reputații, menționată la articolul 19~~ ***criteriile referitoare la condițiile de lucru ale angajaților și la programul de formare/calificare în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 9 litera (d) și respectă dispozițiile sociale și în materie de muncă în conformitate cu articolul 12;***
 - (e) îndeplinește cerința privind calificarea personalului stabilită la articolul 20;

(f) îndeplinește cerințele referitoare la manualul de operațiuni, menționată la articolul 21;

(g) îndeplinește cerințele referitoare la asigurare, menționate la articolul 22.

~~(2) Alineatul (1) literele (a), (c) și (d) nu se aplică utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu și care nu furnizează servicii de handling la sol pentru terți. Utilizatorii aeroportului cărora li s-a emis o aprobare pentru handling propriu nu sunt autorizați să furnizeze servicii de handling la sol pentru terți pe baza acestei aprobări.~~

(3) O întreprindere care solicită o aprobare sau care a obținut o aprobare trebuie să respecte dispozițiile naționale privind protecția socială, protecția mediului și măsurile de securitate aeroportuară ale tuturor statelor membre în care operează.

Articolul 18

Condiții financiare pentru acordarea unei aprobări

(1) O întreprindere care solicită o aprobare nu trebuie să se afle în insolvență, în faliment sau să facă obiectul unor alte proceduri similare.

- (2) Autoritatea de autorizare evaluează atent dacă o întreprindere care solicită aprobarea poate demonstra că:
- (a) își poate îndeplini în orice moment obligațiile actuale și potențiale, determinate pe baza unor ipoteze realiste, pe parcursul unei perioade de 24 de luni de la începerea operațiunilor; și
 - (b) își poate acoperi, pe parcursul unei perioade de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare contractate în cadrul operațiunilor din planul de afaceri, determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit din funcționare.
- (3) În scopul evaluării menționate la alineatul (1), fiecare solicitant își prezintă conturile auditate pentru ultimele două exerciții financiare.
- (4) În scopul evaluării menționate la alineatul (2), fiecare solicitant depune un plan de afaceri pentru cel puțin primii trei ani de funcționare. Planul de afaceri trebuie să conțină detalii privind legăturile financiare ale solicitantului cu orice alte activități comerciale în care solicitantul este implicat fie direct, fie prin intermediul unor întreprinderi asociate. Solicitantul trebuie, de asemenea, să furnizeze orice informații utile, în special următoarele date:

- (a) o situație financiară estimativă și un cont de profit și pierderi estimativ pentru următorii trei ani;
- (b) fluxul de numerar anticipat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de activitate;
- (c) detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea echipamentelor, inclusiv, în cazul contractului de închiriere, termenii și condițiile fiecărui contract, dacă este relevant.

Articolul 19

~~Dovada bunei reputații~~

- ~~(1) O întreprindere care solicită o aprobare trebuie să prezinte dovada achitării taxelor și contribuțiilor acesteia la asigurările sociale aferente anului anterior, pentru statul membru unde își desfășoară activitatea sau, în cazul în care nu își desfășoară activitatea pe teritoriul Uniunii, pentru țara sa de origine.~~

~~(2) — Întreprinderea furnizează, de asemenea, dovezi care să ateste că persoanele care vor gestiona permanent și efectiv activitățile întreprinderii au o bună reputație și nu sunt declarate în faliment. Autoritatea de autorizare acceptă ca dovadă suficientă pentru cetățenii statelor membre prezentarea unor documente emise de către autoritățile competente ale statului membru unde întreprinderea este stabilită și înregistrată sau ale statului membru unde persoana în cauză își are reședința permanentă și care atestă îndeplinirea cerințelor respective.~~

~~(3) — În cazul în care statul membru unde întreprinderea este stabilită și înregistrată sau statul membru unde persoana în cauză își are reședința permanentă nu emite documentele menționate la alineatul (2), aceste documente sunt înlocuite cu o declarație sub jurământ — sau, pentru statele membre în care nu există dispoziții privind declarația sub jurământ, cu o declarație solemnă — a persoanei în cauză în fața unei autorități judecătorești sau administrative competente sau, după caz, a unui notar sau a unui organism profesional calificat din statul membru unde este stabilită și înregistrată întreprinderea sau din statul membru unde persoana în cauză își are reședința permanentă. Autoritatea, notarul sau organismul profesional calificat emite un certificat prin care atestă autenticitatea declarației sub jurământ sau a declarației solemne. [AM 301]~~

Articolul 20

Calificarea personalului

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 cauză, în cooperare cu operatorul aeroportuar și cu partenerii sociali implicați, stabilesc și justifică pentru fiecare aeroport cerințele individuale privind calificările, experiența profesională și vechimea în muncă. Autoritățile competente din statele membre monitorizează aplicarea acestor cerințe. În plus, o instituție competentă a Uniunii, în cooperare cu autoritățile competente din statele membre, cu operatorii aeroportuari și cu partenerii sociali, stabilește la nivelul Uniunii standarde generale de formare aplicabile personalului din sectorul serviciilor de handling la sol. Dacă se elaborează standarde minime obligatorii la nivelul Uniunii pentru formarea și calificarea personalului, statele membre le aplică și le monitorizează pentru a asigura cele mai ridicate standarde de siguranță în întreaga Uniune. [AM 302]*

Articolul 21
Manual de operațiuni

O întreprindere care solicită o aprobare trebuie să prezinte un manual de operațiuni pentru activitățile relevante, care să conțină următoarele informații:

- (a) organigrama, personalul de management, descrierea responsabilităților și a sarcinilor, răspundere;
- (b) capacitatea de a opera în siguranță în cadrul unui aeroport;
- (c) politica de echipamente;
- (d) cerințele privind calificarea personalului, precum și cerințele corespunzătoare privind instruirea și planul de pregătire;
- (da) *procedurile de prevenire a accidentelor și vătămărilor ocupaționale; [AM 303]***
- (e) procedurile de management al siguranței și calității;

- (f) procedurile standard de handling, inclusiv coordonarea cu utilizatorii aeroportului și organismele de administrare a aeroportului, coordonarea activităților și procedurile specifice de handling asociate clienților specifici;
- (g) politica privind intervenția în caz de urgență;
- (h) procedurile privind gestionarea securității.

Articolul 22

Cerințe privind asigurarea

- (1) Furnizorii de servicii de handling la sol, precum și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu pe teritoriul Uniunii trebuie să fi încheiat asigurări de răspundere civilă pentru serviciile lor de handling la sol în caz de daune cauzate pe teritoriul unui stat membru și pentru care există un drept de despăgubire.
- (1a) Asigurarea prevăzută la alineatul (1) garantează acoperirea integrală a pierderilor suferite în urma deteriorării sau pierderii de echipamente medicale sau de asistență utilizate pentru pasagerii cu handicap sau cu mobilitate redusă.***

[AM 304]

- (2) Comisia este abilitată să detalieze **detaliază** cerințele privind asigurarea și sumele minime prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 42. [AM 305]

Articolul 23

Valabilitatea unei aprobări

- (1) O aprobare este valabilă pentru o perioadă de ~~cinci ani~~ **10 ani**. [AM 306]
- (1a) *Aprobarea își pierde valabilitatea sau este suspendată în cazul nerespectării articolelor 34 și 40. Încălcarea dispozițiilor articolelor 34 și 40 în cursul procedurilor de aprobare, conduce la neacordarea acesteia.*** [AM 307]
- (2) O aprobare este valabilă pentru categoriile și/sau subcategoriile menționate în aprobare.
- (3) Furnizorul de servicii de handling la sol trebuie să poată demonstra în orice moment, la cererea autorității de autorizare, că îndeplinește toate cerințele prevăzute în prezentul capitol.

- (4) Autoritatea de autorizare monitorizează conformitatea cu cerințele prevăzute de prezentul capitol. Aceasta revizuieste, în orice caz, respectarea cerințelor în următoarele cazuri:
- (a) atunci când se suspectează existența unei posibile probleme; sau
 - (b) la solicitarea unei autorități de autorizare dintr-un alt stat membru; sau
 - (c) la solicitarea Comisiei.
- (5) Aprobarea trebuie prezentată din nou în vederea unei noi aprobări în cazul în care întreprinderea de handling la sol:
- (a) nu a început operațiunile în termen de douăsprezece luni de la acordarea aprobării; sau
 - (b) și-a încetat operațiunile pe o perioadă mai mare de douăsprezece luni.
- (6) Întreprinderea de servicii de handling la sol notifică autoritatea de autorizare:
- (a) anticipat, cu privire la orice modificare substanțială a amplitudinii activităților sale;
 - (b) în cazul declanșării unei proceduri de insolvență în privința întreprinderii.

Articolul 24

Revocarea aprobării

- (1) Autoritatea de autorizare poate revoca în orice moment aprobarea în cazul în care furnizorul de servicii de handling la sol sau utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu nu îndeplinește, din motive care îi sunt imputabile, criteriile prevăzute în prezentul capitol. Motivele revocării sunt comunicate respectivului furnizor sau utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu, precum și autorităților de autorizare din celelalte state membre.
- (2) Autoritatea de autorizare revocă aprobarea în cazul în care furnizorul de servicii de handling îi furnizează, în cunoștință de cauză sau din neglijență, informații false cu privire la un aspect important.
- (2a) ***Nerespectarea articolelor 34 și 40 conduce automat la retragerea, suspendarea sau neacordarea aprobării. [AM 308]***

Articolul 25

Deciziile privind aprobările

- (1) Autoritatea de autorizare adoptă o decizie de soluționare a cererii cât mai curând posibil și în termen de cel mult două luni de la prezentarea tuturor informațiilor necesare, ținând seama de toate elementele de care dispune. Decizia se comunică solicitantului și autorităților de autorizare din celelalte state membre. În cazul unui refuz, se precizează motivele acestuia.
- (1a) ***Procedura de acordare a aprobărilor este transparentă și nediscriminatorie și nu poate restricționa în practică accesul la piață sau libertatea de handling propriu mai mult decât se prevede în prezentul regulament. [AM 309]***
- (2) O aprobare poate fi reținută numai dacă furnizorul de servicii de handling la sol sau utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu nu îndeplinește, din motive care îi sunt imputabile, criteriile prevăzute în prezentul capitol, ***sau nu respectă articolele 34 și 40. [AM 310]***
- (3) Procedurile pentru acordarea și revocarea aprobărilor sunt făcute publice de către autoritatea de autorizare, care informează Comisia cu privire la acestea.

Articolul 26

Recunoașterea reciprocă a aprobărilor

O aprobare emisă într-un stat membru în conformitate cu prezentul capitol permite unui operator să furnizeze servicii de handling la sol fie ca furnizor de servicii de handling la sol, fie ca utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu, în toate statele membre în condițiile stabilite în aprobare și fără a aduce atingere limitărilor privind accesul pe piață impuse în temeiul articolelor 6 și 14.

Capitolul V

Obligații ale organismelor de administrare a aeroportului și ale administratorilor infrastructurilor centralizate

Articolul 27

Accesul la infrastructurile și instalațiile centralizate

- (1) Prezentul articol se aplică numai aeroporturilor cu un volum anual de trafic de cel puțin două milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani.

- (2) Organismul de administrare a aeroportului publică o listă cu infrastructurile centralizate din aeroport, *în cazul în care aceasta nu a fost încă publicată.*
[AM 311]
- (3) Administrarea infrastructurilor centralizate poate fi rezervată organismului de administrare a aeroportului sau oricărui alt organism, care poate face obligatorie utilizarea de către furnizorii de servicii de handling la sol și de către utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu a infrastructurilor respective.
Administrarea unor astfel de infrastructuri se realizează în mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu.
- (4) Organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau alt organism care controlează organismul de administrare a aeroportului ia o decizie, pe bază obiectivă și după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol în aeroport, în privința infrastructurilor care vor fi centralizate. Organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau alt organism care controlează organismul de administrare a aeroportului, se asigură că toate infrastructurile sau instalațiile care se încadrează la definiția „infrastructurii centralizate” sunt desemnate ca atare și că acestea respectă cerințele prevăzute în prezentul capitol.

- (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 **sau organismelor competente corespunzătoare ale** statului membru în cauză să decidă dacă infrastructura în cauză trebuie centralizată sau nu și în ce măsură , **ori autorităților definite în conformitate cu articolul 6 alineatul (5) și articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2009/12/CE, să examineze justificarea deciziei luate de organismul de administrare a aeroportului pentru a stabili dacă justificarea este valabilă sau nu.** [AM 312]
- (6) Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu au acces liber la infrastructurile aeroportului, la infrastructurile centralizate și la instalațiile din aeroport în măsura necesară pentru a le permite să își desfășoare activitățile. Organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate sau, după caz, autoritatea publică sau alt organism care controlează organismul de administrare a aeroportului poate supune accesul unor condiții relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.

- (7) Spațiul disponibil pentru serviciile de handling la sol în cadrul unui aeroport trebuie să fie împărțit între diferiții furnizori de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu, inclusiv nou-admiși, în măsura necesară exercitării drepturilor lor și pentru a permite concurența eficientă și corectă, pe baza unor norme și criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii. ***Dacă este necesar, organismul de administrare a aeroportului poate recupera și redistribui acest spațiu.*** [AM 313]
- (8) În cazul în care o decizie referitoare la domeniul de aplicare al infrastructurii centralizate este adusă în atenția autorității independente de supraveghere în conformitate cu alineatul (5) din prezentul articol, se aplică procedura prevăzută la articolul 6 ***alineatele (3), (4) sau (5)*** din Directiva 2009/12/CE. [AM 314]

Articolul 28

Taxe pentru infrastructurile ***centralizate*** și instalațiile ~~centralizate~~ ***din aeroport*** [AM 315]

- (1) Prezentul articol se aplică numai în cazul aeroporturilor cu un volum anual de trafic de cel puțin două milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri, cel puțin în ultimii trei ani.

- (2) În cazul în care utilizarea infrastructurilor sau instalațiilor centralizate din aeroport face obiectul percepției unei taxe, organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate se asigură că valoarea taxei este stabilită pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.
- (3) Organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate este îndreptățit să procedeze la recuperarea costurilor și să realizeze o rentabilitate moderată a activelor din taxele percepute. Taxele constituie plată pentru un serviciu prestat ***sau pentru infrastructuri puse la dispoziție***. [AM 316]
- (4) Orice taxă menționată la alineatul (1) se stabilește la nivelul fiecărui aeroport după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol în aeroport. Organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate, oferă anual Comitetului utilizatorilor aeroportului și întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol în aeroport informații referitoare la elementele componente care stau la baza determinării taxelor, ***cu condiția ca toate părțile menționate să se angajeze să respecte în orice moment caracterul strict confidențial al acestor informații***. Informațiile includ cel puțin următoarele elemente: [AM 317]

- (a) lista diferitelor servicii și a infrastructurii furnizate în schimbul taxelor;
- (b) metodologia utilizată pentru stabilirea taxelor;
- (c) structura globală a costului cu privire la facilitățile și serviciile asociate taxelor;
- (d) venitul provenit din diferite taxe și costul total al serviciilor acoperite de acestea și ~~rentabilitatea activelor~~; **[AM 318]**
- (e) orice finanțare provenită de la autoritățile publice pentru facilitățile și serviciile asociate taxelor;
- (ea) *previziuni privind evoluția situației din aeroport în ceea ce privește taxele de handling la sol, creșterea traficului și investițiile în infrastructură propuse*; **[AM 319]**
- (f) rezultatele estimate ale oricărei investiții majore propuse în ceea ce privește consecințele asupra capacității aeroportului.

(5) Organismul de administrare a aeroportului publică cuantumul taxelor, inclusiv lista detaliată a serviciilor furnizate, astfel încât să demonstreze că toate taxele percepute pentru furnizarea infrastructurilor centralizate, ~~a spațiului pentru serviciile de handling la sol și a serviciilor esențiale asociate furnizării serviciilor de handling la sol~~ sunt utilizate exclusiv pentru recuperarea parțială sau integrală a costurilor asociate. Dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate comunică cuantumul taxelor, inclusiv lista detaliată a serviciilor furnizate, organismului de administrare a aeroportului. [AM 320]

(5a) *Dacă utilizarea instalațiilor aeroportului, altele decât cele definite ca infrastructură centralizată, determină perceperea unei taxe, cuantumul taxei respective se stabilește în funcție de criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.*

Statele membre pot permite organismului de administrare a unei rețele de aeroporturi, potrivit definiției din Directiva 2009/12/CE, să aplice un sistem de taxare comun și transparent. [AM 321]

- (6) În cazul în care Comitetul utilizatorilor aeroportului nu este de acord cu o taxă stabilită de către organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, de către organismul de administrare a infrastructurii centralizate, acesta poate solicita autorității independente de supraveghere a **organismelor competente corespunzătoare ale** statului membru în cauză **sau autorităților înființate în temeiul articolului 6 alineatul (5) și al articolului 11 alineatul (2) din Directiva 2009/12/CE** să decidă cu privire la cuantumul taxei respective. [AM 322]
- (7) În cazul în care o ~~decizie referitoare~~ **un dezacord referitor** la cuantumul taxelor este ~~adusă~~ **adus** 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~~ **decizia cu privire la cuantumul taxelor nu produce efecte înainte ca autoritatea independentă de supraveghere să fi examinat chestiunea. Dacă autoritatea independentă de supraveghere este de acord cu decizia luată de organismul de administrare a infrastructurii cu privire la cuantumul taxelor de handling la sol, taxele pot fi recuperate începând cu momentul deciziei inițiale.** [AM 323]

Articolul 29

Separare juridică

- (1) În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin ~~2 milioane~~ **cinci milioane** de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani, organismul de administrare a aeroportului sau organismul de administrare a infrastructurii centralizate ~~înființează~~ **garantează**, în cazul în care furnizează servicii de handling la sol pentru terți, ~~o entitate separată din punct de vedere juridic pentru furnizarea respectivelor servicii~~ **separarea strictă a conturilor pentru activitățile sale** de handling la sol **și pentru orice altă activitate pe care este posibil să o desfășoare.**

~~Această entitate este independentă, în ceea ce privește forma sa juridică, organizarea și procesul decizional, de oricare altă entitate destinată gestionării~~ **Conturile entităților care furnizează servicii de handling la sol sunt separate, în special, de cele ale oricărei entități responsabile de gestionarea** infrastructurii aeroportului, în cazul în care organismul de administrare a aeroportului furnizează servicii de handling la sol pentru terți, precum și de ~~oricare altă entitate destinată infrastructurii centralizate~~ **cele ale oricărei alte entități responsabile de infrastructura centralizată**, în cazul în care organismul de administrare a infrastructurii centralizate furnizează servicii de handling la sol pentru terți.

- (2) În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin ~~2 milioane~~ **cinci milioane** de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani, persoanele responsabile cu gestiunea infrastructurii aeroportului sau cu administrarea infrastructurii centralizate nu pot participa direct sau indirect în structura organizațională a entității independente care furnizează servicii de handling la sol.
- (3) ~~Entitatea juridică~~ **Entitățile** care furnizează servicii de handling la sol în conformitate cu alineatul (1) nu poate primi nicio subvenționare financiară încrucișată din activități aeronautice asociate gestionării infrastructurii aeroportului, ~~în cazurile în care organismul de administrare a aeroportului furnizează servicii de handling la sol,~~ sau din activități aeronautice asociate gestionării infrastructurii centralizate, ~~în cazurile în care organismul de administrare a infrastructurii centralizate furnizează servicii de handling la sol, care ar putea permite entității juridice care furnizează servicii de handling la sol să își reducă~~ **pentru a reduce** prețurile pe care le aplică pentru serviciile ~~sale~~ **lor** de handling la sol pentru terți.

- (4) În sensul prezentului articol, „activitățile aeronautice” ale unui organism de administrare a aeroportului înseamnă orice activitate pe care organismul de administrare a aeroportului o desfășoară în aeroportul său și care este asociată furnizării de servicii sau infrastructuri către utilizatorii aeroportului, furnizorilor de servicii de handling la sol în activitatea acestora de transport aerian sau pasagerilor aeriени care folosesc aeroportul, precum perceperea tarifelor de aeroport, alocarea infrastructurilor și instalațiilor, măsuri de siguranță și de securitate în aeroport. Activitățile non-aeronautice includ activitățile imobiliare sau oricare alte activități din alte sectoare decât cel al transportului aerian.
- (5) La încheierea fiecărui exercițiu financiar, un auditor independent ~~verifică situația~~ **analizează conturile separate și declară confirmă** public că nu a existat ***nicio*** subvenționare financiară încrucișată ***din activități aeronautice în sensul alineatului (3)***. În cazul în care entitatea ~~juridică~~ care furnizează servicii de handling la sol primește subvenționare încrucișată din activități non-aeronautice, entitatea care gestionează infrastructura aeroportului sau cea care gestionează infrastructura centralizată trebuie să demonstreze că acest lucru este în conformitate cu alineatul (3). [AM 324]

Capitolul VI
Coordonarea activităților și calitate

Articolul 30

Rolul organismului de administrare a aeroportului în coordonarea serviciilor de handling la sol

- (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 **și furnizarea infrastructurii centralizate** respectă normele de conduită în aeroport astfel cum sunt definite la articolul 31.

Organismul de administrare a aeroportului este abilitat să controleze respectarea normelor de conduită în cauză. Măsurile adoptate sunt transparente, proporționale și nediscriminatorii.

Dacă organismul de administrare a aeroportului furnizează servicii de handling la sol sau controlează direct sau indirect o întreprindere care furnizează astfel de servicii, autoritatea independentă de supraveghere monitorizează coordonarea adecvată a serviciilor de handling la sol și punerea în aplicare a normelor de conduită de către organismul de administrare.

- (2) În plus, în aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin cinci milioane de pasageri sau de 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin trei ani consecutiv:
- (a) operațiunile furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu **și furnizarea infrastructurii centralizate** respectă standardele minime de calitate prevăzute la articolul 32;
 - (b) organismul de administrare a aeroportului se asigură că **este elaborat un plan adecvat de intervenție în caz de urgență pentru** operațiunile furnizorilor de servicii de handling la sol și **pentru** cele ale utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu **și că operațiunile respective** sunt coordonate, **atunci când este posibil**, prin intermediul unui proces decizional în colaborare specific aeroporturilor (A-CDM) și prin intermediul unui plan adecvat de intervenție în caz de urgență.
- (3) Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere legislației Uniunii privind concurența.
- (4) Organismul de administrare a aeroportului prezintă un raport anual privind punerea în aplicare a măsurilor prezentate la alineatul (2) organismului de evaluare a performanțelor al Eurocontrol. Organismul de evaluare a performanțelor prezintă Comisiei un raport consolidat.

- (5) Organismul de administrare a aeroportului raportează autorității de autorizare naționale orice problemă întâmpinată în legătură cu furnizorii de servicii de handling la sol sau cu utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu *sau cu furnizarea infrastructurii centralizate* în aeroport. [AM 325]

Articolul 30a

Prezența persoanelor de contact ce reprezintă fiecare transportator aerian

În aeroporturile cu un volum anual de trafic mai mare de două milioane de pasageri, fiecare transportator aerian are o persoană de contact sau este reprezentat din punct de vedere juridic. Persoana de contact, care poate fi un asistent de handling la sol, este abilitată să încheie angajamente financiare, operaționale și juridice în numele transportatorului aerian în aeroportul în cauză. [AM 326]

Articolul 31

Norme de conduită

- (1) În sensul prezentului articol, sintagma „norme de conduită” include toate normele stabilite în scopul funcționării adecvate a aeroportului de către organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul .

- (2) ***Statul membru***, organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul, ***după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol***, poate stabili norme de conduită ***pentru a asigura buna funcționare a aeroportului***. [AM 327]
- (3) Normele de conduită trebuie să respecte următoarele principii:
- (a) trebuie să se aplice în mod nediscriminatoriu diferiților furnizori de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului;
 - (b) trebuie să se refere la obiectivul urmărit;
 - (c) nu trebuie să reducă, în practică, accesul la piață sau libertatea de handling propriu la un nivel mai scăzut decât cel prevăzut în prezentul regulament. ***Cu toate acestea, în special în cazul încălcării articolelor 34 și 40, accesul la piață sau libertatea de handling propriu este restricționată automat. Nerespectarea articolelor 34 și 40 conduce automat la retragerea, suspendarea sau neacordarea licenței***. [AM 328]

(ca) organismul de administrare a aeroportului, o autoritate competentă sau un alt organism cu atribuții de control al aeroportului poate alege liber măsurile și instrumentele adecvate pentru a sancționa încălcarea normelor de conduită sau nerespectarea instrucțiunilor; aceste măsuri adecvate includ și penalități contractuale. [AM 329]

(4) ~~Un stat membru poate, dacă este cazul,~~ La propunerea organismului de administrare a aeroportului, *un stat membru*: [AM 330]

(a) ~~să interzică~~ *aplică o amendă, impune restricții sau interzice* unui furnizor de servicii de handling la sol sau unui utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu ~~furnizarea serviciilor~~ *să furnizeze servicii* de handling la sol sau handling propriu, dacă furnizorul sau utilizatorul nu respectă normele de conduită stabilite; *statele membre adoptă o decizie ca urmare a prezentului alineat în termen de două luni de la primirea unei propuneri din partea organismului de administrare a aeroportului*; [AM 331]

(b) să solicite furnizorilor de servicii de handling la sol într-un aeroport să participe în mod corect și nediscriminatoriu la îndeplinirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în legislația și normele naționale, inclusiv obligația de a asigura un serviciu continuu.

Articolul 32

Standarde minime de calitate

- (1) În sensul prezentului articol, „standarde minime de calitate” înseamnă cerințe privind un nivel minim de calitate a serviciilor de handling la sol.
- (2) În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin cinci 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, ***după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului***, stabilește standarde minime de calitate pentru furnizarea serviciilor de handling la sol ***și pentru infrastructura centralizată. Standardele minime de calitate stabilite de organismul de administrare sunt notificate fără întârziere Comisiei și sunt comunicate autorității publice competente care poate, după caz, să solicite revizuirea lor.***

Aceste standarde sunt coerente cu normele de siguranță, cu procedurile și sistemele de gestionare ale operatorului aeroportului și ale operatorilor aeriени afectați, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației¹.

¹ ***JO L 79, 19.3.2008, p. 1.***

- (3) Furnizorii de servicii de handling la sol și, utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu și **organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, organismul de administrare a infrastructurii centralizate** respectă standardele minime de calitate. În plus, utilizatorii aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol și **organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, organismul de administrare a infrastructurii centralizate** respectă standardele minime de calitate în relațiile lor contractuale **dintre aceștia**.
- (4) Standardele minime de calitate acoperă, în special, următoarele domenii: performanța operațională, instruirea **personalului, utilizarea unor echipamente adecvate**, informarea și asistența pasagerilor, în special în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 261/2004¹ și cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, procesul decizional în colaborare, siguranță, securitate, măsuri de intervenție în caz de urgență și **respectarea cerințelor de mediu**.
- (5) Standardele minime de calitate trebuie să fie corecte, transparente, nediscriminatorii și să nu aducă atingere legislației UE aplicabile, inclusiv Regulamentelor (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 1107/2006. Acestea trebuie să fie coerente, proporționale și relevante în ceea ce privește calitatea operațiunilor aeroportuare. În acest sens, o atenție adecvată trebuie acordată calității serviciilor vamale, securității în aeroport și procedurilor privind imigrația.

¹ Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor (JO L 46, 17.2.2004, p. 1).

- (6) Standardele minime de calitate respectă specificațiile stabilite de către Comisie. Comisia este împuternicită să adopte specificațiile prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 42 *în anexa Ia*.
- (7) ~~Anterior stabilirii standardelor, organismul de administrare a aeroportului consultă~~ Comitetul utilizatorilor aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol. *În cazul în care standardele minime de calitate nu sunt respectate în mod corespunzător, autoritatea competentă a statului membru în cauză impune sancțiunile adecvate fie direct, fie după notificarea primită de la organismul de administrare a aeroportului. Procedura aplicabilă în acest caz este următoarea:*
- *dacă un furnizor de servicii de handling la sol sau un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu nu respectă standardele minime de calitate, organismul de administrare a aeroportului îl informează imediat cu privire la neregulile constatate și îi comunică lista criteriilor pe care trebuie să le îndeplinească; de asemenea, acesta informează Comitetul utilizatorilor aeroportului și autoritatea competentă a statului membru cu privire la nerespectarea standardelor;*

– *dacă în termen de șase luni de la comunicarea listei cu criteriile pe care trebuie să le îndeplinească, furnizorul de servicii de handling la sol sau utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu nu respectă integral standardele minime de calitate, organismul de administrare a aeroportului, după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului, poate solicita statului membru în cauză să aplice o amendă respectivului furnizor de servicii de handling la sol sau utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu sau să îi interzică, integral sau parțial, să furnizeze servicii în aeroportul vizat sau pe tot teritoriul statului membru în cauză; orice măsură luată de statul membru la cererea organismului de administrare a aeroportului este notificată imediat Comisiei și autorității publice competente.*

(7a) Organismul de administrare a aeroportului stabilește tipul și gama de activități care intră sub incidența fiecărui criteriu impus de standardele minime de calitate pentru aeroportul pe care îl administrează. Organismul de administrare a aeroportului consultă Comitetul utilizatorilor aeroportului cu privire la definirea și conținutul standardelor minime de calitate, precum și la metoda de evaluare a conformității cu aceste standarde. Înainte de introducerea standardelor respective, toți furnizorii de servicii de handling la sol și toți utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu participă la cursuri de formare pentru a putea evalua corect respectarea criteriilor impuse de standardele minime de calitate.

- (7b) Cel puțin o dată pe an, organismul de administrare a aeroportului prezintă Comitetului utilizatorilor aeroportului un raport privind măsura în care furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu respectă standardele minime de calitate în vigoare.*
- (7c) Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(7), organismul de administrare a aeroportului se concentrează asupra siguranței atunci când evaluează conformitatea serviciilor de handling la sol cu standardele minime de calitate și, în cazul în care consideră că siguranța aeroportului este compromisă, ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu procedurile standard.*
- (7d) Toate standardele minime de calitate, inclusiv criteriile cantitative, dacă sunt aplicabile, sunt publice. 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 care furnizează servicii pe aeroport. [AM 332]*

Articolul 33

~~Obligațiile de raportare cu privire la prestarea serviciilor de handling la sol~~

- ~~(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 aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să prezinte Comisiei rapoarte cu privire la performanța operațională.~~
- ~~(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. [AM 333]~~

Articolul 34

Formare

- (1) Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu se asigură că toți angajații lor implicați în furnizarea de servicii de handling la sol, inclusiv personalul de conducere și supraveghetorii, participă periodic la sesiuni de formare ~~specifice~~ **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 sau un organism competent al Uniunii, în cooperare cu autoritățile competente din statele membre, cu operatorii aeroportuari și cu partenerii sociali, stabilește standarde minime ambițioase și obligatorii care să garanteze cea mai bună calitate în materie de educație și formare a angajaților din sectorul serviciilor de handling la sol. Aceste standarde sunt actualizate și dezvoltate periodic, pentru a contribui la calitatea operațiunilor din punctul de vedere al fiabilității, rezistenței, siguranței și securității 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 mijloace adecvate. Acreditarea furnizorilor de servicii în cauză se suspendă, se retrage sau nu se acordă până când standardele impuse sunt respectate din nou în aeroportul vizat. Această procedură servește la menținerea siguranței în traficul aerian european. Pot fi impuse cursuri de formare periodice, ale căror costuri sunt suportate de către furnizorul de servicii de handling la sol sau de către utilizatorii aeroportului care recurg la servicii de handling propriu.. [AM 334]**

- (2) Fiecare angajat implicat în furnizarea de servicii de handling la sol ~~trebuie să participe la o sesiune~~ **participă cu regularitate la un curs de formare profesională teoretică și practică de bază, precum și la un curs de formare care să dureze cel puțin două zile și 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 formări suplimentare. Susținerea cu succes a unui test de specialitate practic și a unuia 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 ~~în momentul~~ **înaintea** ocupării unui nou post sau ~~atunci când îi este atribuită o nouă sarcină~~ **a începerii unei sarcini nou atribuite.** [AM 335]
- (3) **Conținutul specific ale testelor și al 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: [AM 336]

- (a) securitate, inclusiv controlul securității, securitatea operațiunilor, echipamente de securitate și gestionarea amenințărilor la adresa securității;
- (b) mărfuri periculoase;
- (c) siguranța zonei aeroportuare, inclusiv politica de siguranță, regulamente privind siguranța, pericole, factori umani, marcaje și semnalizare în zona aeroportuară, situații de urgență, prevenirea FOD, protecție personală, accidente-incidente-incidente evitate la limită și supravegherea siguranței în zona aeroportuară;
- (d) formarea șoferilor în zona aeroportuară, inclusiv responsabilitățile generale și procedurile (proceduri în caz de vizibilitate redusă), echiparea vehiculelor, norme specifice aeroporturilor și delimitarea zonelor de trafic și de manevră;
- (e) operațiuni cu echipamente de sprijin la sol (GSE) și gestionarea acestora, inclusiv întreținerea GSE și operațiuni cu GSE;
- (f) controlul încărcării, inclusiv greutatea generală și performanța și conștientizarea echilibrării, limitări structurale de încărcare specifice aeronavei, dispozitive de încărcare, încărcarea mărfurilor vrac, borderou de încărcare, tabele/grafice privind echilibrările, raportul privind instrucțiunile de încărcare, mesaje de încărcare și controlul încărcării mărfurilor periculoase;

- (g) formare funcțională pentru handlingul pasagerilor, ***acordând o atenție deosebită pasagerilor cu nevoi speciale și cu precădere celor cu mobilitate redusă sau cu 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; **[AM 337]**
- (h) formare funcțională privind handlingul bagajelor;
- (i) formare privind handlingul și încărcarea aeronavei;
- (j) deplasarea la sol a aeronavei, inclusiv operațiunile de deplasare la sol a aeronavei, operarea echipamentelor, procedurile de conectare-deconectare echipamente-aeronavă, semnale manuale asociate deplasării la sol a aeronavei, triajul aeronavei și asistența deplasării la sol a aeronavei;
- (k) handlingul mărfurilor și poștei, inclusiv interdicțiile și restricțiile aplicabile cu privire la comercializarea mărfurilor;
- (l) instruire cu privire la coordonarea rotației aeronavei;

- (m) mediu, inclusiv controlul scurgerilor, gestionarea descărcărilor și eliminarea deșeurilor;
 - (n) măsuri în caz de urgență, **măsuri de prim ajutor** și gestionarea intervențiilor în caz de urgență; [AM 338]
 - (o) sisteme de raportare;
 - (p) externalizarea controlului calității;
 - (pa) măsuri de protecție împotriva riscurilor la adresa sănătății la care este supus în mod tipic personalul angajat în serviciile de handling la sol. [AM 339]**
- (4) Fiecare furnizor de servicii de handling la sol și utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu prezintă organismului de administrare a aeroportului un raport anual cu privire la respectarea obligației de formare.

Articolul 35

Subcontractare

- (1) Fără a aduce atingere alineatelor (3) și (4), furnizorii de servicii de handling la sol pot încheia contracte de subcontractare. **Articolele 34 și 40 se aplică în același mod și subcontractanților. [AM 340]**

- ~~(2) Utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu pot subcontracta servicii de handling la sol doar în cazul în care se află temporar în incapacitatea de a efectua handlingul propriu ca urmare a unei situații de forță majoră. [AM 341]~~
- (3) Subcontractanții nu pot subcontracta la rândul lor servicii de handling la sol.
- (4) Un furnizor de servicii de handling la sol astfel cum este prevăzut la articolul 11 alineatul (1) nu poate subcontracta servicii de handling la sol decât dacă se află temporar în incapacitatea de a furniza serviciile de handling la sol ca urmare a unei situații de forță majoră.
- (5) Orice furnizor de servicii de handling la sol și orice utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu care utilizează ~~unul sau mai mulți subcontractanți~~ **un subcontractant pentru o categorie de servicii** se asigură că ~~aceștia~~ **subcontractantul** respectă obligațiile care revin furnizorilor de servicii de handling la sol în temeiul prezentului regulament. [AM 342]
- (5a) *Se acordă subcontracte numai operatorilor care au demonstrat că sunt calificați și fiabili.* [AM 343]
- (5b) *Orice furnizor de servicii de handling la sol și orice utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu care folosește unul sau mai mulți subcontractanți rămâne responsabil din punct de vedere financiar pentru subcontractare.* [AM 344]

- (5c) *Entitatea contractantă poate limita numărul subcontractanților atunci când acest lucru este impus de spațiu sau de capacitate. [AM 345]*
- (6) Orice furnizor de servicii de handling la sol și orice utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu care utilizează ~~unul sau mai mulți subcontractanți~~ **un subcontractant pentru o categorie de servicii** informează organismul de administrare a aeroportului cu privire la denumirea și activitățile desfășurate de către ~~subcontractanții~~ **subcontractantul** în cauză. [AM 346]
- (7) În cazul în care un furnizor de servicii de handling la sol solicită o autorizație de furnizare de servicii de handling la sol conform procedurii de selecție prevăzute la articolul 7, acesta indică numărul, activitățile și denumirile subcontractanților pe care intenționează să îi utilizeze.

Capitolul VII
Relații internaționale

Articolul 36
Relații cu țări terțe

- (1) ***Un stat membru poate suspenda total sau parțial obligațiile ce decurg din prezentul regulament cu privire la furnizorii de servicii de handling la sol și la utilizatorii aeroportului dintr-o țară terță din categoria celor menționate la alineatul (1), în conformitate cu legislația Uniunii.*** Fără a aduce atingere angajamentelor internaționale ale Uniunii, ~~Comisia poate, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 43 alineatul (3), să decidă ca un stat membru sau statele membre să adopte măsuri, inclusiv suspendarea parțială sau totală a dreptului de acces pe piața serviciilor de handling la sol pe teritoriul național cu privire la furnizori de servicii de handling la sol și utilizatori ai aeroportului care recurg la handling propriu din respectiva țară terță, în vederea remedierii comportamentului discriminatoriu al țării terțe în cauză, ori de câte ori este evident faptul că, în ceea ce privește accesul la piața serviciilor de handling la sol sau de handling propriu, o țară terță: [AM 347 și 348]~~

- (a) nu acordă, de drept sau de fapt, furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu dintr-un stat membru un tratament comparabil celui acordat de către statul membru respectiv furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu proveniți din respectiva țară terță în aeroporturile sale; sau
 - (b) acordă, de drept sau de fapt, furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu dintr-un stat membru un tratament mai puțin favorabil decât cel acordat propriilor furnizori de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu; sau
 - (c) acordă furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu din alte țări terțe un tratament mai favorabil decât furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu proveniți dintr-un stat membru.
- (2) Un furnizor de servicii de handling la sol și un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu dintr-o țară terță este considerat persoană juridică sau fizică constituită în conformitate cu legislația țării terțe respective, având sediul social, administrația centrală sau punctul de lucru principal pe teritoriul țării terțe respective.

- (3) Uniunea și/sau statele membre se asigură că, în ceea ce privește drepturile de acces pe piață în țări terțe, nu există discriminare între utilizatorii aeroportului din cadrul Uniunii care furnizează servicii de handling la sol pentru terți și alți furnizori de servicii de handling la sol din cadrul Uniunii.

Capitolul VIII

Obligații de raportare și de monitorizare

Articolul 37

Obligații de raportare ale statelor membre

- (1) Înainte de data de 1 iulie a fiecărui an, statele membre prezintă Comisiei lista cu aeroporturile care sunt supuse cel puțin unei limitări privind accesul la piața serviciilor de handling la sol prevăzute la articolul 6 alineatul (2) sau la articolul 14.
- (2) Înainte de data de 1 iulie a fiecărui an, statele membre prezintă Comisiei lista cu furnizorii de servicii de handling la sol și cu utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu aprobați de către statul membru în conformitate cu capitolul IV.

Articolul 38

Publicarea listelor cu aeroporturi

Până la sfârșitul fiecărui an, Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene următoarele informații:

- (a) lista cu aeroporturile din cadrul Uniunii cu un volum anual de trafic de cel puțin cinci milioane de pasageri sau de 100 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani;
- (b) lista cu aeroporturile din cadrul Uniunii cu un volum anual de trafic de cel puțin două milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani;
- (c) lista cu aeroporturile din cadrul Uniunii deschise traficului comercial;
- (d) lista cu aeroporturile care fac obiectul unor limitări în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) sau cu articolul 14;
- (e) lista furnizorilor de servicii de handling la sol și a utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu aprobați în conformitate cu capitolul IV.

Articolul 39

Raportul de evaluare și informare

- (1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament cel târziu în termen de ~~unei~~ **trei** ani de la data aplicării prezentului regulament. Raportul evaluează în ~~particular orice impact semnificativ~~ **special impactul** asupra calității serviciilor de handling la sol, **precum** și **asupra** și condițiilor de muncă și angajare. Raportul ~~include următorul set de indicatori și criterii fundamentale pentru un eșantion de aeroporturi~~ **examinează indicatorii și criteriile următoare: [AM 349]**
- (a) numărul mediu de furnizori de servicii de handling la sol în aeroporturile Uniunii, pentru cele 11 categorii de servicii;
 - (b) numărul utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu în fiecare aeroport al Uniunii, pentru cele 11 categorii de servicii;
 - (c) numărul aeroporturilor unde numărul de furnizori de servicii de handling la sol este limitat și valoarea limitării (limitărilor);

- (d) numărul întreprinderilor care dețin o aprobare dintr-un stat membru și care operează într-un alt stat membru;
- (e) opinia părților interesate cu privire la sistemul de aprobare (criterii de aprobare, aspecte legate de punerea în aplicare, preț, *procesul administrativ* etc.);
[AM 350]
- (f) numărul furnizorilor de servicii de handling la sol și al utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu care operează pe teritoriul Uniunii (total);
- (g) sistemul de gestionare și de stabilire a prețului pentru infrastructurile centralizate în fiecare aeroport;
- (h) cota de piață a organismului de administrare a aeroportului în domeniul serviciilor de handling la sol în fiecare aeroport, pentru cele 11 categorii de servicii;
- (i) cota de piață a utilizatorilor aeroportului care furnizează servicii de handling pentru terți în fiecare aeroport, pentru toate categoriile de servicii;
- (j) accidente *și incidente* referitoare la siguranță implicând servicii de handling la sol; **[AM 351]**

- (k) opinia părților interesate privind calitatea serviciilor de handling la sol în aeroporturi în ceea ce privește competența personalului, mediu, securitate și coordonarea activităților (proces decizional în colaborare, măsuri de intervenție în caz de urgență, instruire în domeniul aeroportuar, subcontractare);
- (l) standarde minime de calitate pentru întreprinderile care furnizează servicii de handling la sol **în toate aeroporturile Uniunii, pentru cele 11 categorii de servicii enumerate în anexa I; verificarea legăturii dintre întârzierile cauzate de serviciile de handling la sol și standardele minime de calitate; [AM 352]**
- (m) ~~caracteristici privind formarea~~ **situația formării și perfecționării ulterioare, pe baza elementelor prevăzute la articolul 34 alineatul (3) literele (a) - (pa); verificarea legăturii dintre întârzierile cauzate de serviciile de handling la sol și nivelul de formare și perfecționare; [AM 353]**

- (n) transferul de personal și impactul acestuia asupra protecției angajaților, **în special numărul angajaților transferați în cazul unei schimbări a furnizorului de servicii de handling la sol și numărul angajaților care au acceptat benevol să fie disponibilizați în cazul unei schimbări a furnizorului de servicii de handling la sol; evoluția salariilor lucrătorilor transferați și numărul proceselor intentate în fața tribunalelor pentru forța de muncă în contextul transferurilor**; [AM 354]
- (o) locuri de muncă și condiții de muncă în sectorul serviciilor de handling la sol, **în special evoluția salariilor în comparație cu evoluția prețurilor de handling, precum și în comparație cu evoluția productivității ansamblului serviciilor de handling la sol din aeroport și a celor furnizate de furnizorii individuali de servicii de handling la sol**. [AM 355]
- (2) Comisia și statele membre cooperează în vederea colectării informațiilor necesare raportului prevăzut la alineatul (1).
- (3) Pe baza acestui raport, Comisia poate decide, **în strânsă colaborare cu Parlamentul European**, dacă este necesară o revizuire a prezentului regulament. [AM 356]

Capitolul IX
Protecție socială

Articolul 40
Protecție socială

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 *se asigură pe căi legislative că personalul întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol sau de handling propriu beneficiază 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 dintr-un stat membru constată că pe un anumit aeroport nu se respectă standardele cerute, acreditarea furnizorilor de servicii sau de servicii de handling propriu se suspendă, se retrage sau se reține până în momentul în care standardul corespunzător este atins din nou. [AM 361]*

Capitolul X

Contestarea deciziilor sau a măsurilor individuale

Articolul 41

Dreptul de a exercita o cale de atac

- (1) Statele membre sau, dacă este cazul, organismele de administrare a aeroporturilor se asigură că orice parte care prezintă un interes legitim are dreptul de a exercita o cale de atac împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în conformitate cu articolul 6 alineatul (2), articolele 7-10, 13, 23, 24, 27, 28, 31 sau 32.
- (2) Calea de atac poate fi exercitată în fața unei instanțe naționale sau autorități publice altele decât organismul de administrare a aeroportului și, dacă este cazul, independent de autoritatea publică care îl controlează. Dacă se prevede astfel în prezentul regulament, calea de atac se exercită în fața unei autorități de supraveghere independente.

Capitolul XI

Dispoziții privind competențele de executare și competențele delegate

Articolul 42

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva respectării condițiilor prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 22, 32 și 33 este conferită pentru o perioadă de timp nedeterminată de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (3) Delegarea de competențe, menționată la articolele 22, 32 și 33 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare.
- (4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 22, 32 sau 33 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat nicio obiecție în termen de două luni de la comunicarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu au obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 43

Procedura privind comitetul

- (1) Comisia este asistată de un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura se încheie fără rezultat dacă președintele comitetului decide astfel înainte de expirarea termenului de emitere a avizului sau la cererea unei majorități simple a membrilor comitetului.

- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura se încheie fără rezultat dacă președintele comitetului decide astfel înainte de expirarea termenului de emitere a avizului sau la cererea unei majorități simple a membrilor comitetului.

Capitolul XII

Dispoziții finale

Articolul 44

Abrogare

Directiva 96/67/CE se abrogă cu începere de la data aplicării prezentului regulament.

Trimiterile la directiva abrogată se consideră trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 45

Dispoziții tranzitorii

- (1) Furnizorii selectați în conformitate cu articolul 11 din Directiva 96/67/CE înainte de data aplicării prezentului regulament continuă să fie autorizați în condițiile prevăzute de Directiva 96/67/CE până la expirarea perioadei de selecție planificate inițial.
- (2) În aeroporturile în care au fost selectați doar doi furnizori per categorie de servicii în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Directiva 96/67/CE și unde numărul minim de furnizori selectați este de trei în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din prezentul regulament, se organizează o procedură de selecție în conformitate cu articolele 7-13 din prezentul regulament, astfel încât să se selecteze și cel de-al treilea furnizor care trebuie să-și poată începe operațiunile cel târziu în termen de ~~un an~~ **trei ani** de la data aplicării prezentului regulament. [AM 357]
- (3) Aprobările emise în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE continuă să fie valabile până la expirarea acestora și, în orice caz, nu mai mult de doi ani de la data aplicării prezentului regulament.

- (4) În cazul în care unei întreprinderi i s-a emis o aprobare în conformitate cu prezentul regulament, aceasta va solicita în termen de două luni anularea aprobării (aprobărilor) emise în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE. Cu toate acestea, dacă o aprobare emisă în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE expiră în termen de două luni de la emiterea noii aprobări în conformitate cu prezentul regulament, întreprinderea în cauză nu este obligată să solicite anularea acesteia.
- (5) Articolul 26 din prezentul regulament nu se aplică aprobărilor emise în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE.

Articolul 46

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la ...*

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

* **36 de luni** de la data adoptării. [AM 357]

ANEXA I

LISTA CATEGORIILOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL

1. Administrarea și supravegherea la sol cuprind următoarele subcategorii:
 - 1.1. servicii de reprezentare și legătură cu autoritățile locale sau orice alte entități, plăți în numele utilizatorului aeroportului și asigurarea de spații pentru birouri pentru reprezentanții săi;
 - 1.2. controlul încărcăturii, mesagerie și telecomunicații;
 - 1.3. handlingul, depozitarea și administrarea dispozitivelor de încărcare;
 - 1.4. orice alte servicii de supraveghere înainte, în timpul sau după zbor și orice alte servicii administrative solicitate de către utilizatorul aeroportului.
2. Handlingul pasagerilor cuprinde furnizarea oricărui tip de informare și de asistență – inclusiv cele prevăzute în dreptul relevant al UE 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 că bagajul aparține pasagerului în cauză, de exemplu prin verificare electronică*, și transportarea lor la zona de sortare. [AM 358]
3. Handlingul bagajelor cuprinde handlingul bagajelor în zona de sortare, sortarea acestora, pregătirea lor pentru plecare, încărcarea și descărcarea lor din dispozitivele destinate pentru transportul acestora de la aeronavă la zona de sortare și viceversa, precum și transportarea bagajelor din zona de sortare în zona de primire.

4. Handlingul mărfurilor și poștei cuprinde următoarele subcategorii:
 - 4.1. pentru marfă: handlingul fizic al mărfurilor pentru export, transfer și import, handlingul documentelor anexate, proceduri vamale și aplicarea oricărei proceduri de securitate aprobate de părți sau impuse de circumstanțe;
 - 4.2. pentru poștă: handlingul fizic al poștei primite sau trimise, handlingul documentelor anexate și aplicarea oricărei proceduri de securitate aprobate de părți sau impuse de circumstanțe.
5. Handlingul de rampă cuprinde următoarele subcategorii:
 - 5.1. asistența pe suprafața de mișcare a aeronavei pe sol la sosire și plecare;
 - 5.2. asistență la încărcarea aeronavei și oferirea dispozitivelor adecvate;
 - 5.3. comunicarea între aeronavă și furnizorul de servicii aeriene;
 - 5.4. încărcarea și descărcarea aeronavei, inclusiv furnizarea de mijloace adecvate și operarea acestora, precum și transportul echipajului și al pasagerilor între aeronavă și terminal și transportul bagajelor între aeronavă și terminal, ***precum și încărcarea și descărcarea scaunelor cu roțile sau a altor echipamente de mobilitate sau dispozitive de asistență destinate persoanelor cu mobilitate redusă; [AM 359]***
 - 5.5. furnizarea unităților adecvate și operarea acestora pentru pornirea motorului;
 - 5.6. deplasarea aeronavei la sosire și plecare, precum și furnizarea dispozitivelor adecvate și operarea acestora;

- 5.7. transportul, încărcarea și descărcarea de pe aeronavă a alimentelor și băuturilor.
6. Serviciile aeronavei cuprind următoarele subcategorii:
 - 6.1. curățarea externă și internă a aeronavei și serviciile de întreținere a toaletei și de alimentare cu apă;
 - 6.2. răcirea și încălzirea cabinei, îndepărtarea zăpezii și a gheții, degivrarea aeronavei;
 - 6.3. reamenajarea cabinei cu echipament adecvat, depozitarea acestui echipament.
7. Handlingul combustibilului și lubrifianților cuprinde următoarele subcategorii:
 - 7.1. organizarea și executarea operațiunilor de umplere și golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității furnizărilor de combustibili;
 - 7.2. înlocuirea uleiului și a altor fluide.
8. Întreținerea aeronavei cuprinde următoarele subcategorii:
 - 8.1. servicii de rutină realizate înaintea zborului;
 - 8.2. servicii speciale solicitate de utilizatorul aeroportului;
 - 8.3. furnizarea și administrarea de piese de schimb și echipament adecvat;

- 8.4. solicitarea sau rezervarea unui spațiu adecvat de parcare și/sau a unui hangar.
9. Operațiunile de zbor și administrarea echipajului cuprind următoarele subcategorii:
 - 9.1. pregătirea zborului la aeroportul de plecare sau la orice alt punct;
 - 9.2. asistență în timpul zborului, inclusiv redirecționarea, dacă este necesar;
 - 9.3. activități după realizarea zborului;
 - 9.4. administrarea echipajului.
10. Transportul la sol cuprinde următoarele subcategorii:
 - 10.1. organizarea și executarea transportului echipajului, pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei între diferite terminale ale aceluiași aeroport, dar excluzând același transport dintre aeronavă și orice alt punct aflat în perimetrul aceluiași aeroport;
 - 10.2. orice transport special solicitat de către utilizatorul aeroportului.
11. Serviciile de catering cuprind următoarele subcategorii:
 - 11.1. legătura cu furnizorii și conducerea administrativă;
 - 11.2. depozitarea alimentelor și băuturilor și a echipamentului necesar pentru pregătirea lor;
 - 11.3. curățarea acestui echipament;
 - 11.4. pregătirea și livrarea echipamentului și stocului de băuturi și alimente.

ANEXA Ia
LISTA STANDARDELOR MINIME DE CALITATE

Standardele minime de calitate definite de organismul de administrare a aeroportului sau de orice alt organism menționat la articolul 32 includ:

1. standarde minime de calitate pentru activitățile operaționale:

(a) handlingul pasagerilor:

- timpul maxim de așteptare pentru înregistrarea bagajelor; se poate stabili un timp maxim de așteptare pentru întregul aeroport sau pentru fiecare terminal;*
- timpul maxim de așteptare pentru transferul pasagerilor între zboruri;*

(b) handlingul bagajelor:

- termenul maxim pentru livrarea primului bagaj; se poate stabili un timp maxim de așteptare pentru întregul aeroport sau pentru fiecare terminal;*
- termenul maxim pentru livrarea ultimului bagaj; se poate stabili un timp maxim de așteptare pentru întregul aeroport sau pentru fiecare terminal;*
- termenul maxim pentru livrarea bagajului în caz de transfer între zboruri de legătură; se poate stabili un timp maxim de așteptare pentru întregul aeroport sau pentru fiecare terminal;*

(c) handlingul mărfurilor și al trimiterilor poștale:

- termenul maxim pentru livrarea mărfurilor și a trimiterilor poștale; se poate stabili un timp maxim de așteptare pentru întregul aeroport sau pentru fiecare terminal;
- termenul maxim pentru livrarea mărfurilor și a trimiterilor poștale în caz de transfer între zboruri de legătură; se poate stabili un timp maxim de așteptare pentru întregul aeroport sau pentru fiecare terminal;

(d) operațiunile desfășurate iarna:

- termenul maxim pentru degivrarea aeronavei;
- rezerva minimă de produse de degivrat;

(e) handlingul de rampă:

- durata maximă a operațiunilor de îmbarcare și debarcare a pasagerilor;

(f) eliminarea deșeurilor și a corpurilor străine de pe rampă (Foreign Objects Debris -FOD);

2. standarde minime de calitate pentru cursurile de formare:

- participarea periodică la cursuri de formare organizate de aeroport cu privire la activitățile din zonele cu acces limitat, securitate și siguranță, gestionarea crizelor și protecția mediului;

3. *standarde minime de calitate privind informațiile și asistența oferite pasagerilor:*
 - *afișarea în timp real a informațiilor privind timpul de livrare a bagajelor;*
 - *afișarea în timp real a informațiilor privind zborurile întârziate sau anulate;*
 - *numărul minim de membri ai personalului care pot oferi informații la poarta de îmbarcare;*
 - *numărul minim de membri ai personalului care pot primi reclamații sau informații privind bagajele pierdute;*

4. *standarde minime de calitate privind echipamentele:*
 - *numărul și disponibilitatea vehiculelor de asistență pentru pasageri/bagaje/aeronave;*

5. *standarde minime de calitate privind procesul decizional în colaborare:*
 - *participarea la procesul decizional în colaborare al aeroportului;*

6. *standarde minime de calitate privind siguranța:*
 - *deținerea unui sistem de gestionare a siguranței și obligativitatea coordonării acestuia cu sistemul de siguranță utilizat de aeroport;*
 - *declararea accidentelor și a incidentelor;*

7. *standarde minime de calitate privind securitatea:*
- *deținerea unui sistem de gestionare a securității, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile¹ și obligativitatea coordonării acestui sistem cu sistemul de gestionare a securității utilizat de aeroport;*
8. *standarde minime de calitate privind planul de urgență:*
- *deținerea unui plan de urgență (care să includă măsurile care trebuie luate în cazul unor căderi importante de zăpadă) și obligativitatea coordonării acestui plan cu planul aplicat de aeroport;*
9. *mediu:*
- *declararea incidentelor care au repercusiuni asupra mediului (cum ar fi scurgerile);*
 - *gazele emise de vehiculele utilizate.*

[AM 332]

¹ JO L 97, 9.4.2008, p. 72.