



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.1.2007
COM(2006) 821 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996

1. INTRODUZIONE

1. Il 15 ottobre 1996 il Consiglio ha adottato la direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Con la direttiva si è compiuto il primo passo verso la graduale apertura dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra in modo da abbassare i costi di gestione dei vettori aerei e migliorare la qualità dei servizi offerti. L'articolo 22 della direttiva impone alla Commissione di redigere una relazione sull'applicazione della direttiva e con la presente relazione adempie a tale obbligo.
2. Nel 2002, su richiesta della Commissione, è stato svolto uno studio sulla qualità ed efficienza dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE in conseguenza dell'attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio. La Commissione ha pubblicato tale studio sul proprio sito Internet¹ in quanto contiene informazioni preziose circa gli effetti economici che la direttiva ha prodotto nei diversi Stati membri.
3. Giova ricordare che la direttiva opera una distinzione importante tra due tipi di servizi di assistenza a terra: (1) le categorie di servizi per le quali, presso gli aeroporti che raggiungono una determinata soglia, esiste il libero accesso per i prestatori di servizi di assistenza a terra e per le quali gli utenti aeroportuali sono liberi di svolgere l'autoassistenza; e (2) il numero limitato di categorie specifiche di servizi di assistenza a terra², che, presso determinati aeroporti, possono essere riservate, rispettivamente, a un numero limitato di prestatori di servizi di assistenza a terra e all'autoassistenza. Questi ultimi sono in genere denominati servizi riservati e tale definizione è utilizzata nel testo che segue.

2. RISULTATI DELLO STUDIO

4. Recepimento della direttiva nella normativa nazionale

Il recepimento della direttiva nella normativa nazionale degli Stati membri è avvenuto, nella maggior parte dei casi, in modo relativamente agevole anche se con numerosi Stati membri la Commissione ha dovuto intrattenere una corrispondenza e consultazioni al fine di chiarire e fornire informazioni e assistenza circa il corretto recepimento della direttiva. Un problema era rappresentato dalla relativa lentezza con cui il recepimento è stato completato: la maggior parte della nuova normativa nazionale è stata adottata prima del

¹ www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm. Studio effettuato dalla società SH&E International Air Transport Consultancy.

² Vale a dire, assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo.

1999, mentre quattro Stati membri l'hanno fatto nel 1999 e uno ha adottato la normativa necessaria solo nel 2000.

5. In due casi la Commissione si è trovata in disaccordo con gli Stati membri circa le modalità di recepimento dell'articolo 18 della direttiva, secondo il quale gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori. La Commissione era del parere che la normativa nazionale adottata dai due Stati membri fosse contraria alla piena applicazione della direttiva. Alla fine la Corte europea di giustizia si è pronunciata in questo senso³ ed uno Stato membro ha attualmente ottemperato alla sentenza della Corte. La Commissione intende avviare un procedimento nei confronti dell'altro Stato membro ai sensi dell'articolo 228 del trattato.
6. Deroghe ai sensi dell'articolo 9 della direttiva

Laddove in un aeroporto esistano vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, gli Stati membri possono decidere di limitare il numero di prestatori di servizio. Gli Stati membri devono notificare alla Commissione le deroghe concesse. La Commissione ha ricevuto dieci notifiche di deroghe ai sensi dell'articolo 9. Dopo averle esaminate, la Commissione ha concesso otto deroghe e ne ha respinte due. La tabella che segue contiene un elenco degli aeroporti interessati.

Aeroporto	Data della decisione della Commissione	Deroga concessa fino al
Francoforte	14 gennaio 1998	1 gennaio 2001
Amburgo	30 ottobre 1998	31 dicembre 2000
Stoccarda	30 ottobre 1998	31 dicembre 2000
Berlino Tegel	27 aprile 1999	31 dicembre 2000
Düsseldorf	14 gennaio 1998	31 dicembre 2000
Düsseldorf	5 gennaio 2000	31 dicembre 2001
Parigi CDG	27 aprile 1999	31 dicembre 2000
Funchal	10 gennaio 2000	31 dicembre 2001

Le deroghe richieste dagli aeroporti di Colonia/Bonn e Oporto, rispettivamente, il 10 gennaio 2000 e il 30 ottobre 1998, sono state respinte.

L'allegato A contiene un quadro generale dei vincoli di spazio e capacità incontrati dagli operatori aeroportuali dopo l'attuazione della direttiva. Tale allegato è basato su un'indagine svolta per posta e non comprende tutti i principali aeroporti dell'UE⁴. Sembra che dopo l'entrata in vigore della direttiva, a parte gli aeroporti già citati che avevano presentato una richiesta di deroga successivamente accettata, la maggior parte degli aeroporti non abbia avuto alcun problema ad accogliere i nuovi operatori o sia comunque riuscita a trovare rapidamente una soluzione. Tale punto di vista è ampiamente condiviso dai prestatori di servizi.

7. Applicazione della direttiva

³ Sentenza della CdG del 9 dicembre 2004, Causa C-460/02 Commissione contro Repubblica italiana. Sentenza della CdG del 14 luglio 2005, Causa C-386/2003, Commissione contro Repubblica federale di Germania.

⁴ Lo stesso vale per gli allegati E, F, G, H e I.

L'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva impone alla Commissione di pubblicare una volta all'anno un elenco degli aeroporti comunitari presso i quali il mercato dei servizi di assistenza a terra deve essere aperto in conformità delle pertinenti disposizioni della direttiva. L'elenco più recente è stato pubblicato il 17 novembre 2006⁵. Tale elenco è basato sulle statistiche relative al traffico passeggeri e merci relative all'anno 2005 e figura nell'allegato B. Dall'elenco si deduce che nel corso del 2002 95 aeroporti hanno registrato oltre 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci e 49 aeroporti, pur collocandosi al di sotto di tale soglia, hanno registrato oltre 1 milione di movimenti passeggeri o 25 000 tonnellate di merci.

Di questi 144 aeroporti, solo 13 aeroporti negli Stati membri che hanno aderito all'UE nel 2004 soddisfano la soglia minima di 1 milione di movimenti di passeggeri o 25 000 tonnellate di merci⁶.

I risultati dell'applicazione della direttiva che sono illustrati nei paragrafi seguenti sono riferiti in modo predominante agli aeroporti dei 15 Stati membri giacché gli aeroporti dei "nuovi" Stati membri hanno maturato finora soltanto una limitata esperienza della direttiva.

8. Costo dei servizi di assistenza a terra

È opinione diffusa che, dopo l'adozione della direttiva in materia, i prezzi dei servizi di assistenza a terra siano diminuiti, nel complesso, in quasi tutti gli Stati membri e si ritiene che tale diminuzione sia più visibile in quegli Stati membri che erano caratterizzati da monopoli del settore o da un mercato ampiamente regolamentato prima del 1996. Si riconosce, pertanto, che la direttiva abbia avuto un effetto positivo sulla concorrenza che può aver portato a tale riduzione, sebbene si sostenga, altresì, che anche l'evoluzione del settore del trasporto aereo possa aver svolto un ruolo importante nella riduzione dei prezzi in quanto i vettori aerei a basso costo hanno sollecitato i prestatori di servizi di terra ad abbassare i prezzi. *L'allegato C* mostra l'evoluzione dei prezzi presso un certo numero di aeroporti dell'UE a partire dall'attuazione della direttiva. *L'allegato* illustra la diminuzione complessiva dei prezzi dal punto di vista dei vari soggetti attivi nel mercato, sebbene le percentuali siano variabili. La percezione dell'esatto grado di riduzione dei prezzi non è, pertanto, uniforme.

9. Qualità dei servizi di assistenza a terra

A seguito dell'adozione e dell'attuazione della direttiva, i cambiamenti dei livelli di qualità sembrano variare da un aeroporto all'altro. I soggetti interessati hanno punti di vista differenti, principalmente in funzione della rispettiva posizione concorrenziale sul mercato prima e dopo l'entrata in vigore della direttiva; tuttavia, i casi in cui i soggetti interessati riconoscono che c'è stato un aumento dei livelli di qualità sono preponderanti rispetto a quelli in cui si segnala un deterioramento della qualità. A parte queste due opzioni (livelli di qualità superiori o inferiori), esistono casi in cui il livello di qualità appare immutato. La percezione generale è che dal più ampio accesso al mercato siano conseguiti una più intensa concorrenza, un aumento della libera scelta tra prestatori di servizi e una riduzione dei costi di tali servizi. Di tale situazione i principali beneficiari sono i vettori aerei, i quali ne hanno approfittato principalmente per mettere i vari prestatori di servizi l'uno contro

⁵ GU C 279 del 17.11.2006.

⁶ Bratislava, Budapest, Larnaca, Lubiana, Luqa-Malta, Paphos, Praga, Riga, Tallinn, Vilnius, Varsavia, Cracovia e Katowice.

l'altro in una guerra sui prezzi, al fine di spuntare il prezzo più basso, mettendo in secondo piano la qualità del servizio.

10. Le opinioni in materia tendono a differire a seconda della diversa categoria di operatori interpellati: prestatori di servizi di assistenza a terra, operatori aeroportuali e vettori aerei che ricorrono all'autoassistenza o che forniscono servizi di assistenza a terzi (o entrambi). La conclusione generale è che i vettori aerei hanno avuto un potere discrezionale più forte nella scelta del proprio fornitore di servizi di assistenza a terra. I vettori aerei sono favorevoli a tale sviluppo in quanto comporta una scomparsa dei tradizionali monopoli degli aeroporti che non solo forniscono le infrastrutture, ma che agiscono anche da prestatori di servizi di assistenza a terra e che sono ora soggetti alla concorrenza.

11. Gli aeroporti sono del parere che tale effetto abbia determinate conseguenze sul livello di servizio e sulla gestione dell'aeroporto stesso, in quanto errori accidentali potrebbero compromettere l'efficienza del sistema aeroportuale nel suo complesso. Il comitato degli utenti aeroportuali non è il consesso ideale per affrontare l'argomento, in quanto in tali comitati i vettori nazionali, che in numerosi casi ricorrono all'autoassistenza e dovrebbero sottostare a eventuali norme sulla qualità, tendono ad avere voce in capitolo. Gli aeroporti sostengono di non avere strumenti per affrontare queste situazioni. *L'allegato D* presenta una panoramica del progresso nei livelli di qualità negli aeroporti dell'UE a partire dall'entrata in applicazione della direttiva. Si è tenuto conto del parere in materia degli operatori aeroportuali, del comitato degli utenti aeroportuali e dei prestatori dei servizi di assistenza a terra presso i singoli aeroporti.

12. Concorrenza

La direttiva ha inoltre avuto ripercussioni sul grado di concorrenza presso gli aeroporti dell'UE in quanto il numero di prestatori di servizi presenti sul mercato è cresciuto per quasi tutte le categorie di servizi di assistenza a terra. *L'allegato E* riporta il numero di prestatori terzi di assistenza a terra presenti presso gli aeroporti europei prima e dopo l'applicazione della direttiva⁷. Presso la maggior parte degli aeroporti in cui le cifre sono cambiate si è verificato un aumento. Le cifre sono rimaste complessivamente stabili solo per ciò che riguarda i servizi di assistenza carburante. Le cifre relative all'autoassistenza (seconda parte *dell'allegato E*) sono rimaste invariate o sono diminuite. Il numero tra parentesi dopo ciascuna categoria di servizi si riferisce al numero della categoria di servizi elencata nell'allegato della direttiva.

13. Nonostante queste cifre più elevate (che indicano un chiaro aumento della concorrenza negli aeroporti) i prestatori indipendenti di servizi di assistenza a terra sono del parere che le loro opportunità commerciali siano rimaste limitate vista l'esiguità del "mercato contestabile", in particolare negli aeroporti più grandi, cioè della parte di mercato che non è nelle mani del vettore aereo o dell'operatore aeroportuale "storico" e che può, pertanto, essere acquisita da prestatori indipendenti. Tale situazione può trovare una spiegazione nel fatto che numerosi vettori aerei dotati di hub non si limitano all'autoassistenza, ma, in qualità di prestatori terzi, forniscono servizi di assistenza a terra ai vettori alleati, ai partner in code-sharing o in franchise in base ad accordi di assistenza reciproca tra vettori aerei ("se ti fornisco l'assistenza nel mio aeroporto, tu mi fornisci l'assistenza nel tuo"). Nei casi in cui in tali aeroporti operi anche la società di gestione

⁷ Per completezza è incluso il numero di vettori aerei che praticano l'autoassistenza.

dell'aeroporto, la quota di mercato rimanente che può essere acquisita dai prestatori indipendenti può in effetti essere limitata. Non sembra che tale situazione sia cambiata dopo l'applicazione della direttiva. I prestatori indipendenti di servizi sostengono che, a causa di tale situazione, le loro opportunità commerciali e la loro redditività non sono migliorate. Ciò appare, tuttavia, in contrasto con le cifre più elevate menzionate in precedenza: se i fatti e le cifre fossero veramente così modesti per i prestatori indipendenti di servizi di assistenza a terra come essi sostengono, allora non sarebbero rimasti sul mercato in numero così elevato, come invece è avvenuto.

14. La procedura di selezione

L'articolo 11 della direttiva impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie per istituire una procedura di selezione dei prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto nei casi in cui il loro numero sia limitato. Ove la società di gestione dell'aeroporto non sia coinvolta direttamente o indirettamente nella prestazioni di servizi analoghi, le autorità pubbliche possono incaricarla della selezione. In tal modo, chi seleziona il prestatore non ne sarà il concorrente una volta che tale prestatore inizia ad offrire i propri servizi di assistenza a terra; in pratica, tuttavia, la distanza e l'indipendenza volute non sono state assicurate in tutti i casi. Vi sono casi in cui gli Stati membri hanno una partecipazione finanziaria in aeroporti che non si limitano a fornire l'infrastruttura per il trasporto aereo, ma che offrono anche servizi di assistenza a terra. Come conseguenza di questo interesse diretto di uno Stato membro nella redditività della società aeroportuale, le autorità interessate non sono sempre disposte a compiere una scelta che sia nel migliore interesse degli utenti aeroportuali.

15. L'articolo 11 prevede inoltre che i prestatori di servizi di assistenza a terra sono selezionati per un periodo di durata massima di sette anni. A giudizio dei prestatori di servizi e dei vettori aerei tale periodo è troppo breve per consentire loro di recuperare i consistenti investimenti in termini di personale e attrezzature, sebbene tale limite temporale non sia l'unico aspetto; i prestatori di servizi trovano inoltre difficile ideare strategie a lungo termine in quanto i vettori aerei sono restii a stipulare contratti e impegni a lungo termine. Un periodo *più breve* per la durata di una licenza, come è stato fissato in alcuni casi, può rendere ancora più difficile avviare una nuova attività, in particolare per i nuovi prestatori che si affacciano sul mercato e, di conseguenza, può costituire un ostacolo all'accesso.

16. Partecipazione della società di gestione dell'aeroporto al mercato dei servizi di terra

In un discreto numero di Stati membri (Austria, Cipro, Francia, Germania, Italia, Malta, Polonia, Portogallo e Repubblica ceca) la società che gestisce l'aeroporto è attiva nel mercato dei servizi di assistenza a terra e si trova pertanto direttamente in concorrenza con i prestatori di servizi di assistenza a terra e con i vettori aerei che prestano tali servizi a terzi. Il motivo è che in tali Stati membri, così come in altri ancora, gli aeroporti sono generalmente obbligati per legge a fornire i servizi di assistenza a terra. Tale obbligo è giustificato dall'intenzione di impedire che esistano aeroporti presso i quali non sia disponibile alcun servizio di assistenza a terra. È comunque vero che in numerosi aeroporti di grandi dimensioni nei quali un numero sufficiente di prestatori di servizi è interessato a fornire i propri servizi oppure nei quali gli utenti aeroportuali prestano a loro volta servizi di assistenza a terra a terzi, gli organi di gestione dell'aeroporto sono attivi sul mercato e prestano servizi di assistenza a terra. Presso molti di tali aeroporti essi dispongono di una posizione dominante che rende difficile per un concorrente o un nuovo arrivato conquistare quote di mercato (supplementari).

17. I vettori aerei e i prestatori di servizi di assistenza a terra ritengono che presso gli aeroporti nei quali l'organo di gestione amministra l'aeroporto, e allo stesso tempo agisce da prestatore di servizi, la concorrenza sia distorta in quanto l'organo di gestione può controllare troppi settori e, di conseguenza, influire sull'attività giornaliera dell'aeroporto, al punto di divenire un normale concorrente. In altre parole, la società di gestione dell'aeroporto è contemporaneamente organismo regolatore, padrone di casa, gestore dell'infrastruttura e prestatore di servizi di assistenza a terra, con ruoli che sono in conflitto tra loro. L'attuale direttiva non offre strumenti sufficientemente solidi per affrontare questo tipo di situazione. D'altra parte, le società di gestione dell'aeroporto sostengono che i prestatori indipendenti di servizi e i vettori aerei beneficiano di vantaggi che loro non hanno in quanto grandi prestatori indipendenti di servizi di grandi dimensioni e che i vettori aerei "storici" operano su scala mondiale e sono pertanto in grado di beneficiare di economie di scala. La tabella *all'allegato F* mostra presso quali aeroporti dell'UE la società di gestione è anche attiva come prestatore di servizi di assistenza a terra. La tabella non è completa in quanto non riporta tutti gli aeroporti.

18. Infrastruttura centralizzata

L'articolo 8 della direttiva consente agli Stati membri di riservare all'ente di gestione dell'aeroporto la gestione delle infrastrutture centralizzate volte a fornire servizi di assistenza a terra e la cui complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o la duplicazione. L'ente di gestione può rendere obbligatorio l'impiego di queste infrastrutture per i prestatori di servizi e per gli utenti che effettuano l'autoassistenza e può riscuotere un corrispettivo per l'uso delle strutture. Tale disposizione ha creato incertezze circa l'esatta definizione di infrastruttura centralizzata, nonché circa la definizione dei costi per il suo utilizzo. Per quanto riguarda la definizione, in alcuni Stati membri gli utenti aeroportuali non vedono la necessità che le autorità pubbliche interferiscano al riguardo, mentre gli utenti di altri Stati membri sono a favore di un intervento, ma le autorità hanno reagito lentamente. Un aspetto più delicato è rappresentato dalle modalità adottate dagli aeroporti per scaricare sui vettori aerei i costi per l'uso dell'infrastruttura centralizzata: queste modalità variano da un aeroporto all'altro e non sono trasparenti. È possibile che esista una sovrapposizione con le tasse aeroportuali ma, dato che la modalità di calcolo del costo per l'infrastruttura non è chiara, non vi è certezza al riguardo. L'ente di gestione dell'aeroporto può inoltre concedere ai propri clienti prestatori dei servizi di assistenza uno sconto su questi corrispettivi e ciò può provocare distorsioni nella concorrenza. *Nell'allegato G*, ad esempio, sono elencati alcuni aeroporti e Stati membri dell'UE, prescindendo dalla definizione o meno della struttura centralizzata, la base per l'applicazione dei costi per l'infrastruttura e si specifica se siano stati riscontrati eventuali problemi.

19. Accesso agli impianti

Collegata alla questione precedente è la disposizione dell'articolo 16 della direttiva che garantisce l'accesso agli impianti aeroportuali ai prestatori di servizi e agli utenti che intendono praticare l'autoassistenza (o autoproduzione). L'articolo dispone inoltre che gli spazi disponibili per l'assistenza a terra nell'aeroporto sono ripartiti tra i diversi prestatori di servizi e tra i diversi utenti che praticano l'autoassistenza per consentire una concorrenza leale. L'ente di gestione dell'aeroporto può imporre condizioni per tale accesso e il versamento di un corrispettivo economico che è stato ulteriormente definito come commerciale, ma che deve essere determinato in base a criteri pertinenti obiettivi, trasparenti e non discriminatori. In pratica, la possibilità di riscuotere un corrispettivo non

è stata sfruttata da tutti gli aeroporti: alcuni aeroporti non pretendono il versamento di un corrispettivo da parte dei prestatori di servizi o dei vettori aerei, ma altri aeroporti lo fanno.

20. L'esatta natura del canone di accesso è stata oggetto di un procedimento giudiziario tra Lufthansa e l'aeroporto Hannover-Langenhagen, nel quale quest'ultimo sosteneva che il canone di accesso doveva essere inteso come un canone per la fornitura ai vettori aerei dell'accesso al mercato rappresentato da un aeroporto. Lufthansa si è opposta esprimendo il parere che il canone fosse correlato al servizio e che dovesse esistere un nesso tra il servizio prestato dall'aeroporto e il canone stesso. Il 16 ottobre 2003 la Corte europea di giustizia ha statuito che l'articolo 16, paragrafo 3, impedisce all'ente di gestione di un aeroporto di subordinare l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra nell'aeroporto al versamento, da parte di un vettore aereo che effettua l'autoassistenza o di un prestatore di servizi di assistenza a terra, di un canone di accesso, che costituisce la contropartita economica della concessione di un'opportunità di guadagno, in aggiunta al canone che il detto utente o prestatore versa per l'utilizzo degli impianti aeroportuali⁸. Per contro l'ente aeroportuale è legittimato a riscuotere un canone per l'utilizzo degli impianti aeroportuali il cui importo deve essere determinato in base ai criteri fissati all'articolo 16, paragrafo 3 della direttiva.
21. Presso la maggior parte degli aeroporti dell'UE, gli enti di gestione hanno fatto quanto possibile per accogliere nuovi operatori sul mercato, mettendo a loro disposizione gli impianti, sebbene vi siano state limitazioni dovute a periodi di punta (ad esempio, la stagione estiva) oppure a contratti di locazione esistenti da rispettare. In generale, non si è verificata un'assegnazione o distribuzione scorretta degli impianti e le occasioni in cui ai nuovi operatori sono stati deliberatamente assegnati impianti di scarsa qualità sono limitate. Questa è una conferma preziosa dal punto di vista della concorrenza in quanto i vettori aerei riconoscono che l'assegnazione degli impianti ai prestatori di servizi di assistenza a terra influenza la loro scelta del prestatore di servizi.

22. Occupazione

I servizi di assistenza a terra sono servizi a forte intensità di manodopera: circa tre quarti dei costi totali dell'assistenza a terra sono rappresentati da costi per il personale. Una preoccupazione comune negli Stati membri è data dalla difficoltà che i prestatori di servizi di assistenza a terra hanno nell'assumere e mantenere personale qualificato in quanto sembra esista un notevole avvicendamento del personale. Si sostiene, inoltre, che l'aumento della concorrenza dovuto alla direttiva abbia portato i vettori o i prestatori di servizi già presenti sul mercato a licenziare parte del proprio personale, mentre i nuovi operatori hanno assunto lavoratori, ma con salari in genere più bassi. In alcuni Stati membri è aumentata la pressione sui contratti di lavoro, sui livelli dei salari e sulle condizioni di lavoro e, di conseguenza, sulla stabilità della forza lavoro. Sembra che i nuovi operatori e quindi, indirettamente, l'introduzione della concorrenza, possano essere la causa del degrado delle qualifiche, della formazione e delle condizioni di lavoro del personale e che la qualità dei servizi offerti ne abbia risentito di conseguenza. Tuttavia, non sono disponibili dati recenti e che questo rende difficile provare o dimostrare la veridicità di tali ipotesi. *L'allegato H* fornisce informazioni circa i cambiamenti nelle condizioni sociali che si sono verificati dal punto di vista, rispettivamente, delle società di gestione degli aeroporti, dei comitati degli utenti aeroportuali e dei prestatori di servizi. Si deve osservare

⁸ Causa C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH contro Deutsche Lufthansa AG.

come un numero significativo di soggetti interessati non abbia risposte alle domande in materia e ciò può indicare che non si tratta di un punto controverso o comunque di particolare interesse per tali soggetti. *L'allegato I* presenta una panoramica dei pareri dei sindacati e dei consigli di fabbrica circa il presunto impatto negativo della direttiva.

23. Risultati complessivi della direttiva

L'allegato J rispecchia i risultati complessivi della direttiva dal punto di vista delle società di gestione degli aeroporti, dei comitati degli utenti aeroportuali (vale a dire i vettori aerei) e dei prestatori di servizi di assistenza a terra.

3. APPLICAZIONE NEI DIECI STATI MEMBRI DAL 1° MAGGIO 2004, DATA DELLA LORO ADESIONE NELL'UE

24. A motivo delle soglie stabilite, la direttiva si applica a 13 aeroporti⁹ situati in nove degli Stati membri che hanno aderito all'Unione europea nel 2004, in quanto hanno registrato oltre 1 milione di movimenti passeggeri. Stando alle informazioni ricevute dalle autorità degli Stati membri interessati¹⁰, nella maggioranza dei casi la direttiva sembra applicata correttamente e la Commissione non ha ricevuto segnalazioni di senso contrario dagli operatori del mercato. In uno Stato membro la situazione non è soddisfacente e la Commissione si è già rivolta alle autorità dello Stato membro al riguardo.

Con riferimento a tutti i casi di non piena e corretta applicazione della direttiva da parte di uno Stato membro, la Commissione sottolinea che continuerà ad operare incessantemente ai fini del pieno rispetto di tutte le disposizioni della direttiva.

4. ASSISTENZA A TERRA E SICUREZZA

25. La Commissione ha avviato ispezioni comunitarie nel settore della sicurezza dell'aviazione soltanto *dopo* l'entrata in vigore della direttiva 96/67/CE. Di conseguenza, non ha potuto effettuare alcuna valutazione delle possibili differenze nell'applicazione delle misure di sicurezza negli aeroporti comunitari prima e dopo l'apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra.

Sulla base dei risultati delle ispezioni della Commissione effettuate dal febbraio 2004 e del contenuto delle relazioni annuali degli Stati membri relative al controllo nazionale della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione, il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra operanti in un dato aeroporto - il cui numero varia fortemente da uno Stato membro all'altro - non sembra avere effettive ripercussioni sulla qualità e sull'applicabilità delle prescrizioni in materia di sicurezza.

La direttiva non limita l'accesso ad alcune attività di assistenza a terra, quali la pulizia degli aeromobili e la ristorazione, che possono essere considerati sensibili dal punto di vista della sicurezza in quanto sono svolte sulla pista e all'interno dell'aeromobile stesso. In molti grandi aeroporti dell'UE, il numero di prestatori di questi servizi è molto superiore a

⁹ Cfr. supra, nota n. 6.

¹⁰ Tranne Cipro.

due. La loro presenza sulle piste non ha tuttavia suscitato preoccupazioni in materia di sicurezza.

26. Le prescrizioni di sicurezza applicabili al personale e ai veicoli che accedono alle parti più critiche delle aree sterili degli aeroporti sono stabilite nel regolamento (CE) n. 2320/2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, così come nei regolamenti (CE) n. 622/2003 e 1138/2004 della Commissione. Queste prescrizioni si applicano a *tutto* il personale che lavora in dette aree e comprendono il controllo obbligatorio dei precedenti delle persone e delle loro esperienze passate, compresi eventuali precedenti penali, il controllo rigoroso dell'identità e la perquisizione fisica degli addetti prima dell'ingresso nelle parti critiche delle aree sterili nonché il superamento del programma di formazione e di sensibilizzazione alla sicurezza previsto per ciascun membro del personale interessato. Dette prescrizioni comuni si sono dimostrate atte a garantire un livello sufficiente di sicurezza, indipendentemente dal numero di prestatori di servizi di assistenza a terra presenti in un dato aeroporto.

5. PROSPETTIVE FUTURE

27. Nel marzo 2003, i servizi della Commissione hanno pubblicato un documento di consultazione sulle questioni da affrontare in occasione della revisione della direttiva. Gli Stati membri, i nuovi Stati membri e le parti interessate del settore del trasporto aereo sono stati invitati a trasmettere le loro opinioni, che sono pervenute copiose. In occasione di un'udienza tenutasi il 6 aprile 2006, la Commissione ha consultato nuovamente tutte le parti interessate sulle varie possibilità di elaborare una proposta di revisione della direttiva.
28. Molte parti interessate hanno riconosciuto la necessità di migliorare la direttiva nel senso di una sua semplificazione e di una precisazione delle disposizioni il cui significato e campo di applicazione sono stati oggetto di interpretazioni divergenti dal 1996. La Commissione definirà il suo intervento sulla base dell'esito delle discussioni sulla presente relazione in sede di Consiglio e di Parlamento europeo. In aggiunta alla semplificazione e alla precisazione della Direttiva, una proposta futura potrebbe mirare a conseguire una maggiore apertura del mercato e a disciplinare quegli aspetti che la cui importanza è emersa dopo l'entrata in vigore della direttiva, ad esempio la definizione dei requisiti in materia di assicurazione e delle norme di qualità applicabili negli aeroporti così come un miglioramento della procedura di selezione dei prestatori di servizi. In ogni caso, la Commissione continuerà a seguire da vicino il mercato dei servizi di assistenza a terra per valutarne ulteriormente l'evoluzione.

6. CONCLUSIONI

29. La direttiva 96/67/CE del Consiglio ha portato:
- (a) all'introduzione della concorrenza presso numerosi aeroporti che in precedenza erano mercati chiusi o statici;
 - (b) ad un migliore rapporto costo/qualità dei servizi di assistenza a terra;
 - (c) a maggiori pressioni sui prezzi per i servizi di assistenza a terra;

- (d) in alcuni casi, ad azioni dilatorie delle autorità competenti volte a ritardare la piena applicazione della direttiva;
- (e) alcune conseguenze sulle condizioni di lavoro nel settore, ma non vi sono prove di una generale riduzione dell'occupazione;
- (f) ad una modesta variazione nelle quote di mercato dei servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti dell'UE più importanti dal punto di vista economico.

ANNEX A

Capacity and space problems - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Did new entrants have any capacity or space constraints?	Have there been problems with suppliers already operating at the airport?	Have you had problems allocating new handlers?	Are there any hindrances for the access of suppliers to the market?	Are you aware of any preferential treatment of handling customers of the airport?
Paris-Orly	Airport operator: Yes, the space allocated to each handler is proportional to its volume of activity. Cariane: No	Airport operator: No Cariane: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No Cariane: No	Cariane: No
Marseille-Provence	Airport operator: No AUC: No	Airport operator: No AUC: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No	AUC: No
Bâle-Mulhouse	Swissport: No comment	Swissport: Yes, insufficient number of check-in counters		Swissport: No	Swissport: N/a
Bordeaux-Mérignac	Airport operator: Yes, space constraints	Airport operator: Yes	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Strasbourg-Entzheim	Airport operator: No	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	
Berlin-Schönefeld	Airport operator: Yes	Airport operator: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Berlin-Tegel	Airport operator: Yes	Airport operator: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Hahn	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	
Dusseldorf	Airport operator: No, space allocation at the apron for ramp handling is limited even if only one third party handler is operating AUC: No Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: not really, concession contracts	AUC: No Aviapartner: No
Hannover-Langenhagen	Ground handler: Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost Hannover Aviation Ground Service: Yes	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: Yes		Aviapartner: not really, concession contracts Hannover Aviation Ground Service: N/a.	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: No
Leipzig-Halle	Airport operator: Yes AUC: No PortGround: Yes, regulations on use of airport	Airport operator: No AUC: No PortGround: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No PortGround: No	AUC: No PortGround: No

Köln-Bonn	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: No	Airport operator: Yes, in 1998 the airport filed an exemption request caused by capacity constraints. The airport had to build up additional staging areas.	Airport operator: Yes, due to the limitations according to BADV AUC: No Aviapartner: Not really, concession contracts	AUC: No Aviapartner: No
Shannon	Airport operator: No	Airport operator: Yes, space for cargo handling limited- one supplier requires extension to premises.	Airport operator: Not yet	Airport operator: No	
Torino-Caselle	Sagat: No	Sagat: No		Sagat: No	Sagat: No
Porto-Sà Carneiro	Airport operator: Yes		Airport operator: Yes		
Alicante	Aena: No	Aena: Yes	Aena: No	Aena: No	Aena: No
Bilbao	Aena: No Iberia: No	Aena: No Iberia: No	Aena: No	Aena: No Iberia: No	Aena: No Iberia: N/a
Gran Canaria	Aena: Yes / subject to space availability	Aena: Yes	Aena: No	Aena: Yes / rules that handlers must comply with	Aena: N/a
Ibiza	Aena: No Ineuropa: Yes	Aena: No Ineuropa: Yes	Aena: No	Aena: No Ineuropa: No	Aena: No Ineuropa: N/a
Lanzarote	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: N/a
Malaga	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: Yes /minimum requirements	Aena: N/a
Sevilla	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: N/a
Göteborg- Landvetter	AUC: Yes, Servisair has insufficient premises	AUC: No		AUC: No	AUC: N/a
London- Gatwick	Airport operator: No AUC: Yes, capacity and space constraints demand management	Airport operator:Yes, reallocate facilities already used by existing handlers through the transition period. AUC:Yes, check-in and parking problems but have been resolved.	Airport operator:Yes, these were managed through the transition period of introducing another handler	Airport operator: No AUC: Yes, limitation on the number of airside handlers to 4.	AUC: N/a
London- Stansted	Airport operator: Yes, cargo space restriction due to no new construction of space for new entrants initially. ASIG: Yes, facilities to operate from are inadequate.	Airport operator: Pre-Directive – No Post-Directive – Yes, due to space constraints	Airport operator: Yes, in all areas with new handlers as initial entrants	Airport operator: No other than accommodation ASIG: Yes, if into- plane companies want to supply services to unhandle the into-wing price of fuel and will not supply fuel separately.	ASIG: No
Luton	Airport operator: Yes, shortage of space	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	
Newcastle	Airport operator: No Servisair: Yes			Servisair: Yes, a licence is required	Servisair: BA seems to get priority.
Aberdeen	Airport operator: No Servisair: No	Airport operator: No Servisair: No	Airport operator: No	Airport operator: No Servisair: Yes, apron congestion for additional GSE.	Servisair: N/a

Edinburgh	Airport operator: No AUC: No Aviance: No Servisair: No	Airport operator: No AUC: Yes Aviance: No Servisair: Yes, difficulties have been experienced with available property, equipment parking and staff car parking	Airport operator: Yes, airside accommodation	Airport operator: Yes, Space for equipment and accommodation airside AUC: No Aviance: No Servisair: No	AUC: N/a Aviance: No Servisair: No
Glasgow	Airport operator: No Airline Services: No Aviance: No Servisair: Not at start Execair: No	Airline Services: No Aviance: No Servisair: No	Airport operator: No	Airline Services: No Aviance: No Servisair: No	Airline Services: N/a Aviance: N/a Servisair: N/a

ANNEX B

concerning the procedure laid down by Article 1, para 4 of Council Directive 96/67/EC

According to the provisions of Article 1(4) of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports¹¹, the Commission is required to publish, for information, a list of the airports referred to in the Directive.

	Airports whose annual traffic is more than 2 million passenger movements or 50.000 tonnes of freight	Airports whose annual traffic is more than 1 million passenger movements or 25.000 tons of freight	Other airports open to commercial traffic
Austria	Vienna	Salzburg	Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz
Belgium	Brussels, Charleroi, Oostende, Liège-Bierset		Antwerpen
Cyprus	Larnaca	Paphos	
Czech Republic	Prague		Brno, Karlovy-Vary, Ostrava, Pardubice
Denmark	Copenhagen Kastrup	Billund	Aars, Anholt, Århus, Aalborg, Karup, Odense, Esbjerg, Bornholm, Sønderborg, Vojens, Thisted, Stauning, Skive, Roskilde, Hadsund, Herning, Kalundborg, Koster Vig, Laesoe, Lemvig, Lolland-Falster, Viborg, Tønder, Sydfyn, Sindal, Padborg, Ærø, Randers, Ringsted, Kolding, Spjald, Morso, Samsø
Estonia			Tallinn, Kärđla, Kuressaare, Pärnu, Tartu
Finland	Helsinki-Vantaa		Enontekiö, Helsinki-Malmi, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kittilä, Kruunupyy, Kuopio, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Mikkeli, Oulu, Pori, Rovaniemi, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere-Pirkkala, Turku, Vaasa, Varkaus
France	Paris-CDG, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac	Pointe-à-Pitre-Le Raizet, Nantes-Atlantique, Montpellier-Méditerranée, Fort de France-Le Lamentin, Beauvais-Tille, Strasbourg	Agen-La-Garenne, Ajaccio-Campo dell'oro, Albi-Le-Sequestre, Angers-Marce, Angoulême-Brie-Champniers, Annécly-Meythet, Aubenas-Vals-Lanas, Aurillac, Auxerre-Branches, Avignon-Caumont, Bastia-Poretta, Beauvoir-cote-de-lumiere, Bergerac-Roumanière, Besancon-la Veze,

¹¹ OJ L 272 of 25.10.1996, p. 36

			<p>Béziers-Vias, Biarritz-Bayonne-Anglet, Blois-le Breuil, Bourges, Brest-Guipavas, Brive-La Roche, Caen-Carpique, Cahors-Lalbenque, Calais-Dunkerque, Calvi-Ste Catherine, Cannes-Mandelieu, Cannes-Palmbeach, Carcassonne-Salvaza, Castres-Mazamet, Cayenne-Rochambeau, Chalon-Champforgeuil, Chalon-Vatry, Chambéry-Aix les Bains, Charleville-Mezières, Chateauroux-Deols, Cherbourg-Maupertus, Cholet-Le-Pontreau, Clermont-Ferrand-Aulnat, Cognac-Chateaubernard, Colmar-Houssen, Courchevel, Deauville-St Gatien, Dieppe-Saint Gatien, Dijon-Longvic, Dinnard-Pleurtuit-St Malo, Dole-Tavaux, Epinal-Mirecourt, Figari-Sud Corse, Gap-Tallard, Granville, Grenoble-St Geoirs, Ile d'Yeu-le-Grand Phare, La Baule-Escoublac, La Mole, La Rochelle-Laleu, Lannion-Servel, La-Roche-sur-Yon-Les-Ajoncs, Lannion, Laval-Entrammes, Le Havre-Octeville, Le Mans-Arnage, Le Puy-Loudes, Le Touquet-Paris-Plage, Lille-Lesquin, Limoges-Bellegarde, Lorient Lann-Bihoue, Lyon Bron, Macon-Charnay, Metz-Nancy-Lorraine, Monbeliard-Courcelles, Montluçon-Gueret, Morlaix-Ploujean, Moulins-Montbeugny, Nancy-Essey, Nevers-Fourchambault, Nîmes-Garons, Niort-Souché, Ouessant, Pau-Pyrénées, Périgueux-Bassillac, Perpignan-Rivesaltes, Poitiers-Biard, Pontoise-Cormeilles, Port Grimaud, Quimper-Pluguffan, Reims-Champagne, Rennes-St Jacques, Roanne-Renaison, Rochefort-St Agnant, Rodez-Marcillac, Rouen-Vallée de la Seine, St Brieux-Armor, St Denis-Gillot, St Etienne-Bouthéon, St Nazaire-Montoir, St Tropez La Mole, Saint Yan, Samur Saint Florent, Tarbes-Oussun-Lourdes, Toulon-Hyères-Le-Palyvestre, Tours-St. Symphorien, Troyes-Barbercy, Valence-Chabeuil, Valenciennes-Denain, Vichy-Charmeil</p>
Germany	Berlin-Tegel, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hahn, Hannover-Langenhagen, Leipzig-Halle, Stuttgart, München, Nürnberg, Köln-Bonn	Berlin-Schönefeld, Dortmund, Münster/Osnabrück, Lippstadt, Bremen, Dresden, Paderborn-	Altenburg-Nobitz, Augsburg, Barth, Bayreuth, Berlin-Tempelhof, Bielefeld, Braunschweig, Chemnitz-Jahnsdorf, Cottbus-Drewitz, Cottbus-Neuhausen, Egelsbach, Eisenach-Kindel, Erfurt, Essen/Mühlheim, Friedrichshafen, Gera, Heringsdorf,

			Hof-Plauen, Jena-Schöngleina, Karlsruhe/Baden-Baden, Kassel, Kiel, Lahr, Lübeck-Blankensee, Magdeburg, Marl-Loemühle, Meschede, Mönchengladbach, Niederrhein, Neubrandenburg, Passau-Vilshofen, Porta-Westfalica, Rothenburg/Görlitz, Rostock-Laage, Saarbrücken-Ensheim, Schönhagen, Schwerin-Parchim, Siegerland, Speyer-Ludwigshafen, Stendal-Borstel, Strausberg, Welzow, Zweibrücken
Greece	Athinai, Iraklion, Thessaloniki, Rodos	Chania, Kerkira, Kos	Alexandroupolis, Araxos, Ioannina, Kalamata, Kastoria, Kavala, Kozani, Nea Anchialos, Preveza, Astypalaia, Chios, Icaria, Karpathos, Kasos, Kastelorizo, Kefallonia, Kithira, Leros, Limnos, Mikonos, Milos, Mitilini, Naxos, Paros, Samos, Santorini, Siros, Sitia, Skiathos, Skiros, Zakynthos
Hungary	Budapest Ferihegy		Balaton-West, Debrecen, Győr-Pér, Szeged
Ireland	Dublin, Shannon, Cork		Knock, Kerry, Galway, Donegal, Sligo, Waterford
Italy	Roma-Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano-Malpensa, Milano-Linate, Napoli, Bologna, Catania, Palermo, Bergamo, Venezia, Torino, Verona, Cagliari, Pisa	Olbia, Firenze, Bari, Lamezia, Genova	Albenga, Alghero-Fertilia, Ancona-Falconara, Aosta, Biella-Cerrione, Bolzano, Brescia, Brindisi-Papola Casale, Crotone, Cuneo-Levaldigi, Foggia-Gino Lisa, Forli, Grosseto, Lampedusa, Marina di Campo, Padova, Pantelleria, Parma, Perugia-Sant'Egidio, Pescara, Reggio Calabria, Rimini-Miramare, Siena-Ampugnano, Taranto-Grottaglie, Tortoli, Trapani-Birgi, Treviso-Sant'Angelo, Trieste-Ronchi dei Legionari, Vicenza
Latvia		Riga	Daugavpils, Liepaja, Ventspils
Lithuania			Vilnius, Kaunas, Palanga, Siauliai
Luxembourg	Luxembourg		
Malta	Luqa-Malta		

Netherlands	Amsterdam-Schiphol	Maastricht-Aken , Rotterdam	Eindhoven, Groningen-Eelde, Twente-Enschede
Poland	Warszawa-Okecie		Bydgoszcz, Gdansk, Katowice-Pyrzowice, Krakow, Łódź-Lublinek, Poznan-Lawice, Rzeszów-Jasionka, Szczytno-Szymany, Szczecin-Goleniów, Wrocław-Strachowice, Zielona-Góra-Babimost
Portugal	Lisboa, Faro	Funchal, Porto	Braga, Chaves, Coimbra, Corvo, Evora, Flores, Horta, Lages, Porto Santo, Santa Maria, Pico, Saõ Jorge, Cascais/Tires, Graciosa, Vila Real, Covilhã, Viseu, Bragança, Ponta Delgada, Portimao, Sines, Vilar de Luz (Maia)
Slovakia			Bratislava, Kosice, Nitra, Piestany, Poprad-Tatry, Prievidza, Sliac, Zilina
Slovenia		Ljubljana	Ajdovscina, Bovec, Celje, Lesce, Maribor, Murska Sobota, NovoMesto, Portoroz, Postojna, Ptuj, Slovenjrodec, Valenje
Spain	Alicante, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Madrid, Malaga, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia	Jerez, Reus, Santiago, Vitoria	Albacete,Almeria, Asturias, Badajoz, Cordoba, El Hierro, Gomera, Granada, La Coruna, La Palma, Leon, Madrid-C.Vientos, Melilla, Murcia, Pamplona, Salamanca, San Sebastian, Santander, Valladolid, Vigo, Zaragoza
Sweden	Göteborg-Landvetter, Stockholm-Arlanda	Malmo-Sturup, Stockholm/Bromma, Stockholm/Skavsta	Ängelholm, Arvika, Arvidsjaur, Borlänge, Eskilstuna, Falköping, Gällivare, Gällivare/Vassare, Ljungby/Feringe, Ljungbyhed, Ludvika, Gävle-Sandviken, Gothenburg-Säve, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Helsingborg/Hammen, Hultsfred, Jokkmokk, Jönköping, Kalmar, Karlskoga, Karlstad, Kiruna, Kiruna/Loussajärvi, Kramfors, Kristianstad, Lidköping; Linköping/Malmen, Linköping/SAAB, Luleå/Kallax, Lycksele, Mora/Siljan, Norrköping/Kungsängen, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Satenäs, Skellefteå, Skövde, Stockholm/Västeras, Storuman, Stromstadt/Nasinge, Sundsvall/Härnösand, Sveg, Söderhamn, Torsby/Fryklanda,

			Trollhättan-Vänersborg, Umeå, Uppsala, Uppsala/Viktorias, Vilhelmina, Visby, Växjö-Kronoberg, Örebro, Örnköldsvick, Östersund/Frösön
United Kingdom	Aberdeen, Belfast-International, Belfast-City, Birmingham, Bristol, Edinburgh, East-Midlands, Glasgow, Liverpool, London-Heathrow, London-Gatwick, London-Stansted, Luton, Manchester, Newcastle, Leeds-Bradford, Nottingham East Midlands, Prestwich.	Cardiff Wales, Kent International, London City, Southampton	Teesside, Inverness, Sumburgh, Humberside, Bournemouth, Norwich, Exeter, St Mary's (Scilly), Penzance, Plymouth, Scatsta, Stornway, Kirkwall, Blackpool, City of Derry, Sheffield, Benbecula, Tresco (Scilly), Wick, Cambridge, Islay, Isle of Man, Dundee, Campbeltown, Barra, Biggin Hill, Battersea, Tiree, Lerwick, Southend, Lydd, Hawarden, Coventry, Gloucester, Shoreham, Unst, Carlisle, Barrow, Newquay, Fermanagh

ANNEX C

Summary of price developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	Airline	AUC	AOC	Handler
Vienna	-15%	Austrian Airlines: -5%	-5%	-10%	VAS: no insight
Brussels	Increase	Lufthansa: increase	No change		BGS: no change Aviapartner: no change
Copenhagen	Decrease			-10 to -15%	Novia: decreased SAS: frozen ¹
Helsinki	No insight	British Airways: no change		Stable	GlobeGround: no major change Finnair: -30% to -40% Fortum: no change
Lyon	-50%	Brit Air: no change	Slight decrease		Aviapartner: -20% Servisair: -20%
Nice		Air France: no change			Swissport: lower
Paris-CDG	-20%	Lufthansa: +8%	Slight decrease		
Toulouse	Decrease		Slight decrease		Servisair: -20% Aviapartner: -20%
Frankfurt	-5% to -15%	British Airways: significant decrease	-10%	No change	Acciona Airport Services: decrease
Hamburg	-5% to -15%		No insight	No insight	Checkpoint B: -15% to -20% Swissport and Menzies: -10% to -15%
Munich	-15%	British Airways: 15% to -25%	Frozen		Aviapartner: -20%
Nuremberg	-10% to -20%	Eurowings: -15%	Frozen		Aviapartner: -20%
Stuttgart	Decrease	Alitalia: no change	-15% to -20%	Decreased	Servisair: airlines expected -25% Aerogate: decreased
Athens	-30% to -40%		Decrease		Swissport: -40% Goldair: large discounts
Heraklion			-15%		
Dublin	No insight	Ryanair: no insight Aer Lingus: +10%	No change		Servisair: -5% to -7.5% Avianca: no insight
Milan-MXP	-20%				
Naples	-25%		No change		
Rome-FCO	-10 to -25%	Alitalia: Decrease			EAS: -30%
Luxembourg	No change	Cargolux: increased	Increase	Decrease	CSLux: frozen Luxair: frozen
Amsterdam	-5% to -10%	KLM: Decrease ²		Decrease	GlobeGround: Decrease ²
Faro	Decrease	Charter airlines: -10%	Decrease	Decrease	Portway: -25% TAP Handling: -15%
Lisbon	Significant reductions up to 50%	Lufthansa: -20%	Decrease	Decrease	Portway: -10%
Barcelona	Decrease			Decrease	Iberia Handling: decrease
Fuerteventura	Decrease				
Madrid	Decrease		Decrease		Ineuropa and Iberia

					Handling: decrease Ineuropa: -20%
Palma de Mallorca	Decrease		Decrease		
Tenerife Sur	Decrease		-20%		
Stockholm	-20% to -30%	Skyways: -10 to -15%	No change	Decrease	Air Cargo Center: slight decrease Novia: -20% to -30% Servisair: decrease
Belfast	No insight	BMI: no insight	No insight	No insight	Servisair: -10% Aviance: -5%
Birmingham	Decrease	Aer Lingus: frozen British Airways: slight increase	Frozen		Groundstar: no change Servisair: no insight Aviance: frozen
London-LHR	No comment	American: -20% Malaysia Airlines: -10% to -40%	No comment	No comment	Swissport: -25% to -30%
Manchester	+10% ³	Monarch: no change			Aviance: -20% since 1992 Ringway: no change Servisair: -10% to -15%

- (1) But off-peak prices are estimated to have decreased up to 35%.
- (2) Price erosion started in 1993 with the entrance of Ogdin.
- (3) Decrease in prices took place in 1992 when market was opened, but since the implementation of the Directive, Manchester Airport estimates the prices have increased.

Price developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	AUC	Ground handler
Paris-Orly	No comment		Cariane: Higher (Directive)
Marseille-Provence	-15% (Industry)	Lower (Industry)	
Bordeaux-Mérignac	Lower		
Strasbourg-Entzheim	Unknown		Swissport: -20% (Directive) Aviapartner: -20% (Directive and industry)
Berlin-Schönefeld	Increase (Industry)		
Hahn	Decrease (Industry)		
Dusseldorf	-20% (Industry)	-5% (Directive)	Aviapartner: -20% (fear of Directive)
Hannover-Langenhagen			Aviapartner: -20% (fear of Directive) Hannover Ground Aviation Service: -20% to -30% (Industry)
Leipzig-Halle	-10% (Directive and industry)	No change	PortGround: decrease
Köln-Bonn	-7% (Directive and industry)	Decrease (Industry)	Aviapartner: -20% (fear of Directive)
Shannon	No change		
Torino-Caselle			Sagat: -15% (Directive and industry)
Porto-Sà Carneiro	No comment		PGA: increase (Directive)
Alicante	-20% to -25% (Directive and industry)		

Bilbao	-20% to -25% (Directive and industry)		Iberia: -20% (Industry)
Gran Canaria	-20% to -25% (Directive)		
Ibiza	-20% to -25% (Directive and industry)		Ineuropa: -15% (Industry)
Lanzarote	-20% to -25% (Directive and industry)		Nordic: N/a
Malaga	-20% to -25% (Directive)		
Sevilla	-20% to -25% (Directive and industry)		
Göteborg-Landvetter		Decrease (Directive and industry)	
London-Gatwick	No insight	No change	Inflight Cleaning Services Ltd.: -10% (Directive)
London-Stansted			Stansted Airport Limited: -30% (Directive and industry) ASIG: -20% (Directive and industry)
Luton	-10% (Directive and industry)		
Newcastle	Decrease (Directive)		Servisair: -15% (Industry)
Aberdeen	No change		Servisair: decrease (Directive and industry)
Bristol	N/C		
Edinburgh	Decrease (Industry)		Aviance: -5% (Industry) Servisair: -20% (Directive and industry)
Glasgow	No change		Airline Services Ltd.: Anticipated changes due to progress in service standards. Avance; no change Execair: +10% (Industry) Servisair: -25% (Industry)

ANNEX D

Summary of quality developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	Airline	AUC	AOC	Handler
Vienna	No change	Austrian Airlines: increase			VAS: no insight
Brussels	Increase	Lufthansa: no change	No change		BGS: increase Aviapartner: no change
Copenhagen	Decrease				SAS: no change
Helsinki	No change	British Airways: no change		No change	GlobeGround: increase Finnair: no change Fortum: increase
Lyon	Decrease	Brit Air: increase	No change		Aviapartner: decrease Servisair: decrease Globeground: increase
Nice	Decrease				Swissport: increase
Paris-CDG	Unstable		No change		Globeground: increase
Toulouse	Decrease		No change		Aviapartner: decrease Servisair: decrease
Frankfurt	No change	British Airways: no change	No change	No change	Acciona Airport Services: no change
Hamburg	No change		No change	No change	Checkpoint B: no change AHS Handling: increase Swissport: no change
Munich	- 5%	British Airways: no change	Decrease/ no change		Aviapartner: no change
Nuremberg	No change		No change		Aviapartner: no change
Stuttgart	No change	Alitalia: increase	No change	No change	Servisair: no change Aerogate: decrease
Athens	Increase		Increase	Increase	Olympic Handling and Goldair: increase
Heraklion	Increase		Increase		
Dublin	Decrease	Aer Lingus: no change	No change		Servisair: no change Aviance: increase
Milan-MXP	No change		No change		
Naples	Increase		No change		
Rome-FCO	No change	Alitalia: increase	Increase		EAS: increase
Luxembourg	No change				CSLux: increase Luxair: increase
Amsterdam	Decrease	KLM: No change	SGUC: decrease	No change	GlobeGround: no insight
Faro	Increase	Charter airlines: increase		Increase during off peak	
Lisbon	No change	Lufthansa: increase		Increase	
Barcelona	Decrease			Decrease	
Fuerteventura	Increase				
Madrid	Increase				
Palma de Mallorca	Increase		Increase		Iberia Handling and Ineuropa: increase
Tenerife Sur	Increase				Ineuropa: increase
Stockholm	-10% to -20%	Skyways: decrease	No change		Novia: no change Servisair: increase
Belfast	No change	BMI: no change		No change	Servisair: +15% Aviance: no change

Birmingham	Decrease	Aer Lingus: increase	Increase		Groundstar: increase Servisair: increase
London-LHR	No comment	United: decrease Malaysian Airlines: -10% Singapore Airlines: increase	No comment	No comment	Swissport: no change
Manchester	Decrease		Decrease	Decrease	Aviance: increase Ringway: increase Servisair: decrease

Quality developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	AUC	Ground handler
Paris-Orly	No comment		Cariane: increase (Directive)
Marseille-Provence	No change	No change	
Bordeaux-Mérignac	Decrease		
Strasbourg-Entzheim	Increase (Industry)		Swissport: decrease (Directive) Aviapartner: decrease (Directive and industry)
Berlin-Schönefeld	No change		
Hahn	No change		
Dusseldorf	No change	+10% (Directive and industry)	Aviapartner: no change
Hannover-Langenhagen			Aviapartner: no change Hannover Ground Aviation Service: decrease (Industry)
Leipzig-Halle	No change	No change	Aviapartner: no change
Köln-Bonn	No change	No change	Aviapartner: no change
Shannon	Increase (Directive and industry)		
Torino-Caselle			Sagat: no change
Porto-Sà Carneiro	Increase (Directive)		PGA: no change
Alicante	Increase (Directive and industry)		
Bilbao	Increase (Directive and industry)		Iberia: +10% (Industry)
Gran Canaria	Increase (Directive)		
Ibiza	Increase (Directive and industry)		Ineuropa: Increase
Lanzarote	Increase (Directive and industry)		Nordic: N/a
Malaga	Increase (Directive)		
Sevilla	Increase (Directive and industry)		
Göteborg-Landvetter		Decrease (Industry)	
London-Gatwick	No change	No comment	Inflight Cleaning Services: -10% (Directive)
London-Stansted	Decrease (Directive and industry)		ASIG: no change
Luton	+10% (Industry)		
Newcastle	No change		Servisair: no change
Aberdeen	No change		Servisair: increase (Industry)
Bristol	No comment		

Edinburgh	No change		Aviance: -10% (Industry) Servisair: increase (Industry)
Glasgow	Increase (Industry)		Airline Services: increase (Industry) Aviance: +10% (Industry) Servisair: +25% (Industry)

ANNEX E

Number of handlers - (Source: SH&E Limited, October 2002)

		Number of third party handlers ¹									
		Passenger handling (2)		Baggage handling (3)		Freight and mail handling (4)		Ramp handling (5.4)		Fuel and oil handling (7)	
Country	Airport	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After
Austria	Vienna	2	8	1	2	3	6	1	2	3	3
Belgium	Brussels	3	5	2	2	5	5	2	2	2	2
Denmark	Copenhagen	2	3	2	3	2	3	2	3	1	1
Finland	Helsinki	3	3	2	2	3	5	3	3	3	3
France	Lyon	5	5	4	7	4	5	7	10	2	2
	Nice	2	3	2	3	2	3	2	3	6	7
	Paris-CDG	2	8	2	5	3	4	2	5	2	2
	Toulouse	2	6	2	7	3	4	2	7	1	1
Germany	Frankfurt	3	6	1	2	22	22	1	2	9	9
	Hamburg	N/a	5	1	2	1	2	1	2	2	2
	Munich	8	7	1	1	2	3	1	2	2	2
	Nuremberg	3	4	1	1	3	3	1	2	1	1
	Stuttgart	4	5	1	1	14	15	1	2	4	4
Greece	Athens ²	1	4	1	3	1	3	1	3	1	2
	Heraklion	1	3	1	3	1	2	1	3	1	1
Ireland	Dublin	4	7	2	5	3	6	3	5	4	2
Italy	Milan-MXP	3	4	1	2	3	2	2	2	3	3
	Naples	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
	Rome-FCO	1	4	1	3	1	3	1	3	3	3
Luxembourg	Luxembourg	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
Netherlands	Amsterdam	3	4	3	4	5	6	3	5	2	2
Portugal	Faro	1	2	1	2	1	2	1	2	4	3
	Lisbon	1	8	1	2	2	2	1	2	4	4
Spain	Barcelona	2	8	2	2	1	5	2	2	1	2
	Fuerteventura	2	6	2	2	2	2	2	2	1	1
	Madrid	N/a	11	2	2	2	8	2	2	N/a	2
	Palma de Mallorca	2	6	2	2	2	3	2	2	1	1
	Tenerife Sur	2	6	2	2	2	2	2	2	2	2
Sweden	Stockholm	3	4	3	5	2	3	3	4	2	2
UK	Belfast	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1
	Birmingham	4	5	2	4	2	4	5	5	3	3
	London-LHR	12	12	8	11	11	12	8	13	4	4
	Manchester	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1

(1) 'N/a' means the airport operator has not been able to provide SH&E with the information.

(2) Before refers to Athens-Hellenikon airport, while after refers to the new Athens International Airport "Eleftherios Venizelos".

		Number of self handlers ¹									
		Passenger handling (2)		Baggage handling (3)		Freight and mail handling (4)		Ramp handling (5.4)		Fuel and oil handling (7)	
Country	Airport	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After
Austria	Vienna	5	4	0	0	7	1	0	0	0	0
Belgium	Brussels	5	5	1	1	2	2	2	2	0	0
Denmark	Copenhagen	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0
Finland	Helsinki	2	2	1	1	3	3	1	1	0	0
France	Lyon	7	5	2	1	4	4	3	2	0	0
	Nice	3	2	2	1	1	1	2	1	0	0
	Paris-CDG	2	11	2	1	3	1	2	1	0	0
	Toulouse	2	2	2	2	5	5	2	2	0	0
Germany	Frankfurt	12	12	0	0	6	6	2	0	0	0
	Hamburg	N/a	3	0	0	0	1	0	0	0	0
	Munich	4	4	0	0	1	1	0	0	0	0
	Nuremberg	2	2	0	0	3	3	0	0	0	0
	Stuttgart	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0

Greece	Athens ²	8	4	1	2	1	2	1	2	1	0
	Heraklion	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
Ireland	Dublin	4	2	3	2	7	3	6	8	0	8
Italy	Milan-MXP	5	3	1	0	1	1	1	1	0	0
	Naples	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
	Rome-FCO ³	6	6	0	2	1	2	0	2	0	0
Luxembourg	Luxembourg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Netherlands	Amsterdam	3	2	1	1	1	1	1	2	0	0
Portugal	Faro	9	3	1	1	1	1	1	1	0	0
	Lisbon	8	8	3	2	1	2	3	2	0	0
Spain	Barcelona	9	3	1	1	1	1	1	1	0	0
	Fuerteventura	8	8	3	2	1	2	3	2	0	0
	Madrid	10	7	4	2	8	6	4	2	0	0
	Palma de Mallorca	1	2	1	2	1	1	1	2	0	0
	Tenerife Sur	N/a	9	5	4	N/a	8	5	4	0	0
Sweden	Stockholm	7	3	4	4	4	8	4	5	0	0
UK	Belfast	6	4	4	3	4	4	4	4	0	0
	Birmingham	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
	London-LHR	18	18	7	5	7	7	7	6	0	0
	Manchester	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1

- (1) 'N/a' means the airport operator has not been able to provide SH&E with the information.
- (2) Before refers to Athens-Hellenikon airport, while after refers to the new Athens International Airport "Eleftherios Venizelos"
- (3) Self-handlers include service providers owned or controlled by the airline.

ANNEX F

Airport operator's involvement in groundhandling - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Does the airport operator provide handling services?	Does this distort competition?	Is there a separate entity to offer handling services?	Do you think there is any form of cross subsidisation?	How is the separation of accounts safeguarded (according to airport operator)?
Paris-Orly	Yes		Yes		ADP separated its accounts before the Directive came into force. ADP accountants are responsible for the separation of accounts.
Marseille-Provence	No				
Bordeaux-Mérignac	No				
Strasbourg-Entzheim	Yes	Aviapartner: Yes	No		CAA responsible for checking the separation of accounts.
Berlin-Schönefeld	Yes		No		
Berlin-Tegel	Yes		Yes		Meeting of shareholders and board of directors
Hahn	Yes		Yes		Use of certified accountant
Dusseldorf	Yes	AUC: Yes, high market share and long term contracts	Yes	AUC: Yes, suggestion	Own profit centre and separation of revenue and costs. Safeguarded by finance department and controlling system, also checked by the AUC.
Hannover-Langenhagen	Yes	Hannover ground aviation service: No	Yes	Hannover Ground Aviation Service: No	By CAA
Leipzig-Halle	Yes	PortGround: No	Yes	ProtGround: No	Separate investment
Köln-Bonn	Yes	AUC: Yes	Yes	AUC: Unknown	Separate business unit (profit centre), checked by independent accountant
Shannon	Yes		Yes		Direct revenues and costs are allocated to the individual business area. Indirect costs are apportioned based on the outputs of a cost attribution model. Checked by external auditors.
Torino-Caselle	Yes	Sagat: No	Yes		Different companies
Porto-Sã Carneiro	Yes	PGA: Yes	Yes	PGA: Probably	
Alicante	No				
Bilbao	No				
Gran Canaria	No				
Ibiza	No				
Lanzarote	No				
Malaga	No				
Menorca	No				
Sevilla	No				
Göteborg-Landvetter	No				
London-Gatwick	No				
London-Stansted	No				
Luton	No				
Newcastle	No				
Aberdeen	No				
Bristol	No				
Edinburgh	No				
Glasgow	No				

ANNEX G

Centralised infrastructure - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	CI defined	Charging Base	Users consulted?	Problems
Paris-Orly	Yes	Cost related	Yes	No
Marseille-Provence	Yes	Number of passengers and usage	No	No
Bâle-Mulhouse	Yes	No separate charges	Yes	No
Strasbourg-Entzheim	Yes	Covered by passenger security charge	Yes	No
Berlin-Schönefeld	Yes	Based on number of passengers, MTOW or usage	Yes	No
Berlin-Tegel	Yes	Parts are covered by aeronautical charges and the access fee, other elements based on number of passengers and MTOW	Yes	Yes
Hahn	Yes	Cost related	Yes	No
Dusseldorf	Yes	Cost related	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4)
Hannover-Langenhagen	Yes	Usage related	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4) Hannover ground aviation service: No
Leipzig-Halle	Yes	Cost related	Yes	Yes, AUC noted there is insufficient information about CI
Köln-Bonn	Yes	Based on aircraft type	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4)
Shannon	No	No charges		
Torino-Caselle	Yes	Based on number of passengers and ATMs	Yes	No
Porto-Sà Carneiro	No	No charges		
Alicante	Yes	Movement basis	No	
Bilbao	Yes	Movement basis	No	
Gran Canaria	Yes	Movement basis	No	
Ibiza	Yes	Movement basis	No	
Lanzarote	Yes	Movement basis	No	
Malaga	Yes	Movement basis	No	
Sevilla	Yes	Movement basis	No	
Göteborg-Landvetter	Yes	Based on number of passengers and ATMs	No	Yes, according to the AUC there were problems with regard to the definition of Ground Power Unit and remote parking
London-Gatwick	No	No charges		
London-Stansted	Yes	Parts are covered by aeronautical charges and other elements are cost related	Yes	Yes, according to ASIG at other airports where oil companies own the facilities, there is difficulty for other fuel suppliers to gain access to the final storage facility.
Luton	Yes	No set formula at present	Yes	No
Newcastle	Yes	Depending on usage	Yes	Yes
Aberdeen	No	No charges		
Edinburgh	No	No charges		
Glasgow	No	No charges		

ANNEX H

Changes in social aspects and training - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator		AUC		Ground handler	
	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?
Paris-Orly	Yes	No			Cariane: No	Cariane: No
Marseille-Provence	No	No	Difficult to evaluate	No		
Bâle-Mulhouse					Swissport: Yes, very restrictive salary increases	Swissport: Yes, training reduced to minimum
Bordeaux-Mérignac	Yes, Strikes	Yes				
Strasbourg-Entzheim	No	No			Aviapartner: Yes, frozen salaries	Aviapartner: No
Berlin-Schönefeld	Yes	Yes				
Berlin-Tegel	N/a	N/a				
Hahn	No	No				
Dusseldorf	Yes, more flexible working time, lower wages	No	Yes	Yes	Aviapartner: Yes, gain in productivity	Aviapartner: No
Hannover-Langenhagen					Aviapartner: Yes, gain in productivity Hannover Aviation Ground Service: Yes	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: No
Leipzig-Halle	Yes, new labour contract	No	Yes	No	PortGround: Yes, new labour contract	PortGround: No
Köln-Bonn	Yes, fewer full time jobs, lower entrance salary	No	No	No	Aviapartner: Yes, gain in productivity	Aviapartner: No
Shannon	No	Yes, more input by airport authority in terms of audit/review of training				
Torino-Caselle					Sagat: Yes, increase of temporary and part-time contracts, decrease in salaries	Sagat: No
Porto-Sà Carneiro	No comment	Yes, more training			PGA: Unkonwn	PGA: Unkonwn
Alicante						
Bilbao					Iberia: No	Iberia: No
Gran Canaria						
Ibiza					Ineuropa: Yes, improved	Ineuropa: Yes, improved

Lanzarote					Nordic: N/A	Nordic: N/A
Göteborg-Landvetter			Yes, more staff on temporary contracts	Yes, due to external rules and regulations		
London-Gatwick	No evidence	No evidence	No	No		
London-Stansted	None	Yes, incorrect use of equipment			ASIG: No	ASIG: Yes, airport company showing greater focus and actively encouraging operators to work with them
Luton	Yes, movement of labour	Yes, continuity of standards				
Newcastle	No	No			Servisair: No	Servisair: Yes, better
Aberdeen	Yes, high employee turnover rate	Yes, improved due to joint training initiatives on the ramp			Servisair: Yes, lower salaries to compete in market	Servisair: Yes, market requirements
Bristol	Yes, job security					
Edinburgh	Yes, more temporary employee contracts	Yes, more structured training and manuals	Yes	Yes	Aviance: No Servisair: Yes, ability to attract calibre of staff required diminished against inability to pay appropriate salaries	Aviance: Yes, more demands of hasher training from airlines Servisair: Yes, NVQs to attract employees against competitive market – more multi-functional training to reduce cost
Glasgow		Yes, better			Airline Services: No Aviance: No Servisair: Yes, salaries kept low in order to compete in market Execair: No	Airline Services: No Aviance: Yes, setting up of a training department Servisair: Yes, more multi-functional training Execair: No!

ANNEX I

Negative impact of Directive according to unions/work councils – (Source: SH&E Limited, October 2002)

Lower salaries.	Insufficient conditions for the take over of staff in German law.
Deteriorating work and security conditions for workers and customers.	No participation of work councils in AUC to get information from first hand (not from the workers) and to come up for social items.
Lower quality levels.	No social aspects in the tender process.
More safety and security issues; also as a result of higher turnover of employees due to lower salaries.	Increase in activity on the ramp can lead to congestion and thus longer working hours for employees (this will become worse with more handlers).
Deteriorating working conditions: more pressure on staff due to increases in productivity (e.g. the increase in workload/productivity is equivalent of 15% less salary in Germany).	With the contracts between handler and airlines becoming shorter, there is less job security as job contracts become shorter as well and increase of the prospective risk for losing a job; shift to more flexible contracts for employees.

ANNEX J

Results of Directive - (Source: SH&E Limited, October 2002)

	Positive results	Negative results
Airport operator	More competition	Space problems: too many handlers in limited space
	More choice for handlers	Management of the apron more inflexible, resource allocation is more restricted
	Stimulated new economic impetus	Dominance in AUC by national carrier
	Better customer orientation	
		Decrease of service level (not covered by the Directive)
	Cost-reducing pressures lead to lower prices	Dilution of profit and performance
	Quality programmes to ensure service levels	Obligation of airport operator to guarantee the running of operation restricts competition with third party handlers
	Formal procedures to be followed by handling companies have been beneficial in terms of safety and security	Tendencies toward uncontrolled market access, with no limitation, difficult to make a good evaluation of the suppliers
		Difficulties in case of separately ordered service parts to meet the logistic requirements
		Additional staff training and supervision needed
		Process to limit handlers is very stringent.
		Handlers have been disincentivised from making long-term investments or devising long-term strategies due to short-term airline contracts and commitments.
		Extra demand for access to airside has security and space implications as well as the allocation of scarce resources to satisfy all handlers.
		Additional administration and supervisory work load for managing body.
	Handlers are constantly seeking ways to reduce costs and sometimes these measures have an impact on service standards.	
	Self-handling operators make use of infrastructure or resources that could have a greater utilisation from third party handlers.	
	If several agents provide different services to same carrier (i.e. representation, passenger, baggage/ramp, etc.) a great deal of coordination is required to ensure acceptable standards	
	Directive required airport operators to put a large amount of management resources into ensuring compliance without seeing any specific benefits.	
Airport Users' Committee	Better handling products	Limited capacity at airport
	Lower prices	Some handlers have bought market shares and then failed to deliver either a fully healthy product or a viable alternative.
	Higher productivity	
	More choice for handlers	
	Less monopolistic behaviour	
Groundhandlers	Efficiency improvement programmes	Market rates driven down by competition
	Lower prices for airlines	Lower profitability for both airports and handlers
	More choices for airlines	Less attractive employment conditions
	More choices for employees	Not one single handler has economies of scale
	Opened access to closed markets for third party handlers, removed airport monopoly activities	Strong competition may endanger the quality of services and create safety and security problems
	Approached market conditions within Europe standard of services.	High expenditure for tender procedure
	Started a focus on the abuses in the industry	Additional expenditure for separation of accounts
	Groundhandlers are being respected and consulted on airport procedures	In some countries the national legislation protects only airports and staff, not the new entrants.
	Have a sense of security in the industry and therefore being a better employer.	Airlines are able to undercut third party handlers by at least the level of the access fee, which airport companies are unable to resolve on level playing field.
		Directive open to too much interpretation, leading to inconsistent application of the intended principles of the directive.
		Airport operators still required to maintain their profit margins and therefore to increase ancillary charges to compensate