



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.12.2011  
COM(2011) 824 τελικό

2011/0397 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης και την κατάργηση της  
οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2011) 1439 τελικό}

{SEC(2011) 1440 τελικό}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 1.1. Γενικό πλαίσιο – Οδηγία του Συμβουλίου του 1996

Οι υπηρεσίες εδάφους καλύπτουν κάθε σχετική με την αεροπορία επίγεια δραστηριότητα που διεξάγεται για λογαριασμό μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών σε αερολιμένες και αποτελούν βασική λειτουργία στην αλυσίδα των αερομεταφορών. Οι υπηρεσίες εδάφους καλύπτουν τις ακόλουθες 11 κατηγορίες υπηρεσιών:

- 1) διοικητικές υπηρεσίες εδάφους και εποπτεία·
- 2) μεταχείριση επιβατών·
- 3) υπηρεσίες αποσκευών·
- 4) υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου·
- 5) υπηρεσίες στον διάδρομο·
- 6) υπηρεσίες αεροσκαφών·
- 7) εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά·
- 8) συντήρηση αεροσκαφών·
- 9) υπηρεσίες κατά την πτήση και διοίκηση πληρωμάτων·
- 10) μεταφορές επί του εδάφους·
- 11) υπηρεσίες τροφοδοσίας.

Η αποδοτική παροχή υπηρεσιών εδάφους είναι σημαντική για τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες, και είναι ζωτικής σημασίας για την αποδοτική χρήση των υποδομών αερομεταφορών και εν γένει τις επιδόσεις του συστήματος αερομεταφορών.

Ορισμένες εκτιμήσεις για την αγορά υπηρεσιών εδάφους: Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής και των εμπλεκόμενων παραγόντων, τα έσοδα από τις υπηρεσίες εδάφους (συμπεριλαμβανομένων όλων των κατηγοριών) ανέρχονται σε 50 δισεκατομμύρια ευρώ. Εκτιμάται ότι ο τομέας απασχολεί τουλάχιστον 60.000 άτομα στην Ευρώπη.<sup>1</sup> Το συνδεδεμένο

---

<sup>1</sup> Εκτίμηση της ΙΑΗΑ (ένωση διεθνών φορέων εξυπηρέτησης αερομεταφορών) για τα μέλη της. Δεν είναι όλοι οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους μέλη της ΙΑΗΑ και θα μπορούσαν να είναι περισσότεροι από 110.000 υπάλληλοι που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους.

με τις υπηρεσίες εδάφους κόστος για τις αεροπορικές εταιρείες αντιπροσωπεύει το 5 έως 12%<sup>2</sup> των λειτουργικών δαπανών.

Το 1996, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εξέδωσε την οδηγία 96/67/EK σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά επίγειας εξυπηρέτησης στους αερολιμένες της Κοινότητας. Η οδηγία αποτέλεσε ένα πρώτο βήμα προς το σταδιακό άνοιγμα και την εναρμόνιση της πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους.

Οι δραστηριότητες υπηρεσιών εδάφους διενεργούνται, κατά παράδοση, από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή τις αεροπορικές εταιρείες. Σήμερα, οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται στην Ευρώπη ολοένα και περισσότερο από εξειδικευμένες εταιρείες. Η πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους δυνάμει της οδηγίας βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- στην ελευθερία της «εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων», δηλαδή τη δυνατότητα που παρέχεται στις αεροπορικές εταιρείες να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων σε κάθε εμπορικό αερολιμένα ανεξαρτήτως του όγκου της κυκλοφορίας. Ωστόσο, για τέσσερις κατηγορίες υπηρεσιών (υπηρεσίες αποσκευών, υπηρεσίες στο διάδρομο, εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά, διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου), τα κράτη μέλη μπορούν να επιφυλάσσουν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων σε δύο τουλάχιστον χρήστες του αερολιμένα σε αερολιμένες με περισσότερους από 2 εκατομμύρια επιβάτες ή 50.000 τόνους φορτίου ετησίως.
- στην ελευθερία «εξυπηρέτησης τρίτων», δηλαδή τη δυνατότητα που παρέχεται στους παρόχους υπηρεσιών εδάφους να παρέχουν υπηρεσίες σε τρίτους σε αερολιμένες με περισσότερους από 2 εκατομμύρια επιβάτες ή 50.000 τόνους φορτίου ετησίως. Ωστόσο, για τις τέσσερις προαναφερθείσες κατηγορίες υπηρεσιών που δύναται να περιοριστούν, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες σε δύο τουλάχιστον για κάθε κατηγορία.

## 1.2. Αιτιολόγηση της πρότασης

Σύμφωνα με διάφορες εκτιμήσεις της οδηγίας από την Επιτροπή, η οδηγία έχει επιτύχει τους κύριους επιδιωκόμενους στόχους της απελευθέρωσης της αγοράς υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ: ο αριθμός των φορέων παροχής υπηρεσιών έχει αυξηθεί και οι τιμές των υπηρεσιών εδάφους έχουν εν γένει μειωθεί. Επιπλέον, σύμφωνα με τις αεροπορικές εταιρείες, η ποιότητα των υπηρεσιών έχει αυξηθεί παρέχοντας ευρύτερη επιλογή ανταγωνιστών.

Από την έκδοση της οδηγίας το 1996, έχουν αλλάξει δραματικά οι γενικές συνθήκες για τις υπηρεσίες εδάφους. Στο πλαίσιο μιας ταχύτατα αναπτυσσόμενης εναέριας κυκλοφορίας και των περιορισμών χωρητικότητας, ανακύπτει το ζήτημα της αποδοτικότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών εδάφους, με ανανεωμένο και αυξημένο ενδιαφέρον.

Η πρωτοβουλία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει ως στόχο τη μεταρρύθμιση της αρχιτεκτονικής του ευρωπαϊκού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να ανταποκρίνεται στις μελλοντικές ανάγκες δυναμικότητας και ασφάλειας, αναγνωρίζει τη σημασία της ένταξης βασικών υποδομών όπως των αερολιμένων

<sup>2</sup> Οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους και οι ετήσιες εκθέσεις του παρατηρητηρίου της αγοράς αερομεταφορών διατίθενται στα αγγλικά: [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm).

σε μια προσέγγιση «πλήρους συστήματος από θύρα σε θύρα». Πρόσφατες στατιστικές δείχνουν ότι το 70% των καθυστερήσεων οφείλονται στη διαδικασία φόρτωσης-εκφόρτωσης στους αερολιμένες. Η προσέγγιση «από θύρα σε θύρα» αποσκοπεί στη βελτιστοποίηση και ενοποίηση όλων των σταδίων μιας πτήσης, από αερολιμένα σε αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών εδάφους, με στόχο την ενίσχυση των επιδόσεων από άποψη καθυστερήσεων, δαπανών, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και ασφάλειας.

Επιπλέον, οι διαδοχικές κρίσεις που έχουν πλήξει σοβαρά τις αερομεταφορές κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας καταδεικνύουν την ανάγκη για δράση. Η οικονομική κρίση έχει ωθήσει τόσο τα κράτη μέλη όσο και τη βιομηχανία στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης του κόστους. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις απαιτούν αυξημένα επίπεδα προστασίας και ασφάλειας. Τέλος, οι κακές καιρικές συνθήκες καταδεικνύουν την ανάγκη για αυξημένο συντονισμό των εργασιών εδάφους στους αερολιμένες.

Οι διαβουλεύσεις μας σχετικά με την ισχύουσα οδηγία και η σχετική αξιολόγησή μας (για λεπτομέρειες βλ. παρακάτω) κατέδειξαν ότι το ισχύον νομικό πλαίσιο δεν είναι πλέον κατάλληλο για τον σκοπό που προορίζεται. Το προσδιορισθέν πρόβλημα είναι διττό: **(i) η παροχή υπηρεσιών εδάφους δεν είναι αρκετά αποδοτική λόγω των φραγμών εισόδου και επέκτασης, και (ii) η συνολική ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους δεν συμβαδίζει με την εξέλιξη των αναγκών όσον αφορά την αξιοπιστία, την ανθεκτικότητα, την ασφάλεια και προστασία από έκνομες ενέργειες και το περιβάλλον.**

### 1.3. Στόχος της πρότασης

Η εκτίμηση των επιπτώσεων και η σύνοψή της, οι οποίες συνοδεύουν την πρόταση αυτή, καθορίζουν τους γενικούς και ειδικούς στόχους για την έκδοση του κανονισμού. Ο γενικός στόχος είναι η ενίσχυση της αποδοτικότητας και της συνολικής ποιότητας των υπηρεσιών για τους χρήστες (αεροπορικές εταιρείες) και τους τελικούς χρήστες (επιβάτες/διαμεταφορείς φορτίων).

Οι ειδικοί στόχοι είναι οι ακόλουθοι:

- 1) Διασφάλιση ότι οι αεροπορικές εταιρείες έχουν αυξημένη δυνατότητα επιλογής υπηρεσιών εδάφους σε αερολιμένες της ΕΕ·
- 2) Εναρμόνιση και αποσαφήνιση των εθνικών διοικητικών προϋποθέσεων για την είσοδο στην αγορά (εγκρίσεις)·
- 3) Διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στο επίπεδο των αερολιμένων μεταξύ παρόχων υπηρεσιών εδάφους που λειτουργούν στο πλαίσιο διαφορετικών ρυθμιστικών καθεστώτων·
- 4) Ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες (οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων διαδραματίζουν το ρόλο συντονιστών εδάφους εντός του δικτύου αερομεταφορών της ΕΕ ως μέρος της προσέγγισης «από θύρα σε θύρα»)·
- 5) Αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου για την εκπαίδευση και τη μεταφορά του προσωπικού.

#### 1.4. Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα που αφορά η πρόταση

Η πρόταση αφορά την έκδοση κανονισμού για τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ. Ο νέος κανονισμός έχει σκοπό να αντικαταστήσει και να καταργήσει την ισχύουσα οδηγία 96/67/ΕΚ. Καμία άλλη διάταξη δεν καλύπτει άμεσα τις υπηρεσίες εδάφους.

#### 1.5. Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί μία από τις ενέργειες που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, όπως περιγράφεται στη *Λευκή Βίβλο* της Επιτροπής: *Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. Αποτελεί επίσης τμήμα της δέσμης μέτρων για τους αερολιμένες η οποία χαρακτηρίζεται ως στρατηγική πρωτοβουλία στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής του 2011<sup>3</sup>, για την αξιοποίηση του δυναμικού της ενιαίας αγοράς για την ανάπτυξη.

## 2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

### 2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

#### 2.1.1. Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι στοχευόμενοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των αποκρινόμενων

Κατά τη διάρκεια ακρόασης που πραγματοποιήθηκε στις 6 Απριλίου 2006, έπειτα από γραπτή διαβούλευση, η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με όλους τους ενδιαφερόμενους σχετικά με τις διάφορες δυνατότητες για την αναθεώρηση της οδηγίας.

Στις 24 Ιανουαρίου 2007, η Επιτροπή εξέδωσε έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας<sup>4</sup> η οποία επιβεβαίωνε ότι οι κύριοι στόχοι της οδηγίας είχαν επιτευχθεί, αλλά ότι υπήρχαν αρνητικές τάσεις.

Η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους σχετικά με τη λειτουργία των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ και τις πιθανές επιλογές για την αναθεώρηση της οδηγίας από τον Νοέμβριο 2009 μέχρι τον Σεπτέμβριο 2010.

Στις 16 Νοεμβρίου 2009, πραγματοποιήθηκε συνάντηση της ομάδας εργασίας για τις υπηρεσίες εδάφους της τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου (για την πολιτική αεροπορία). Μετά τη συνάντηση αυτή, τρεις από τους τέσσερις βασικούς εκπροσώπους εξέδωσαν κοινή δήλωση<sup>5</sup> απαιτώντας βελτιώσεις στο ισχύον σύστημα υποβολής προσφορών και τη θέσπιση μιας κοινωνικής ρήτρας για τη μεταφορά του προσωπικού σε περίπτωση μερικής ή ολικής απώλειας δραστηριότητας.

<sup>3</sup> COM(2010)623.

<sup>4</sup> COM(2006) 821 τελικό.

<sup>5</sup> Δήλωση της 7ης Απριλίου 2011 των επαγγελματιών οργανώσεων της ΕΕ που εκπροσωπούν τους αερολιμένες (ACI-Europe), τους ανεξάρτητους φορείς εξυπηρέτησης (IAHA) και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μεταφορών ETF). Διατίθεται στα αγγλικά: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

### 2.1.2. Σύνοψη απαντήσεων

Η σύνοψη των διαβουλεύσεων καθώς και οι μεμονωμένες συνεισφορές είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο:

[http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010\\_02\\_12\\_directive\\_96\\_67\\_ec\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm).

Οι διαβουλεύσεις υπογραμμίζουν τα αποκλίνοντα συμφέροντα των διαφόρων κατηγοριών των ενδιαφερομένων.

Οι αεροπορικές εταιρείες τόνισαν την ανάγκη για μια πιο ανταγωνιστική αγορά. Οι αεροπορικές εταιρείες εξέφρασαν την ικανοποίησή τους με την εν γένει αύξηση των δυνατοτήτων επιλογής των παρόχων υπηρεσιών εδάφους μετά τη θέσπιση της οδηγίας, αλλά τόνισαν ότι η τάση αυτή δεν παρατηρείται σε όλη την Ευρώπη.

Σε έναν τομέα όπου η σταθερότητα της απασχόλησης έχει υποστεί πλήγμα, οι εργαζόμενοι στις υπηρεσίες εδάφους υποστήριξαν την ανάγκη αντιμετώπισης των κοινωνικών ανησυχιών (κυρίως τη μεταφορά του προσωπικού) και εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την καθιέρωση ευρύτερων συνθηκών ανταγωνισμού που θα μπορούσε να επηρεάσει τις συνθήκες εργασίας.

Οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ζήτησαν καλύτερο συντονισμό στους αερολιμένες και εξέφρασαν την επιθυμία να αναγνωρίζονται σαφώς ως συντονιστές εδάφους. Ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων αντιτάχθηκαν σε οποιοδήποτε περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς, επειδή πιστεύουν ότι το γεγονός αυτό θα επηρεάσει αρνητικά την ποιότητα των αερολιμένων τους και θα αυξήσει τις δαπάνες τους.

Οι ανεξάρτητοι φορείς εξυπηρέτησης τόνισαν την ανάγκη για πιο θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων παρόχων υπηρεσιών εδάφους. Ειδικότερα, πρότειναν αυστηρότερες προϋποθέσεις για τις δραστηριότητες των υπηρεσιών εδάφους που εκτελούνται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών.

Σχεδόν όλοι οι ενδιαφερόμενοι απαιτούν τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών.

### 2.2. Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Η συνεχής παρακολούθηση από την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τις υπηρεσίες εδάφους έχει συνοδευτεί από διάφορες εξωτερικές μελέτες, τα αποτελέσματα των οποίων είναι διαθέσιμα στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής. Ειδικότερα, μετά από αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο ψήφισμά του της 11ης Οκτωβρίου 2007<sup>6</sup> η Επιτροπή πραγματοποίησε μια ολοκληρωμένη μελέτη κατά την περίοδο 2008-2009<sup>7</sup> σχετικά με την εφαρμογή και τον αντίκτυπο της οδηγίας με επίκεντρο την απασχόληση και ζητήματα

<sup>6</sup> Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τη χωρητικότητα και τις υπηρεσίες εδάφους των αερολιμένων: για μια πιο αποτελεσματική πολιτική. (2007/2092(INI)) διατίθεται στον δικτυακό τόπο: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> «Μελέτη για τις επιπτώσεις της οδηγίας 96/67/EK στις υπηρεσίες εδάφους για την περίοδο 1996-2007», Κέντρο ερευνών για τους αερολιμένες (Airport Research Center), Φεβρουάριος 2009. Διατίθεται στη διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf).

ασφάλειας και προστασίας. Η Επιτροπή διενήργησε περαιτέρω μελέτη για το ενδεχόμενο αναθεώρησης της οδηγίας το 2010.<sup>8</sup>

### 2.3. Εκτίμηση επιπτώσεων

Η εκτίμηση των επιπτώσεων παρέχει μια επισκόπηση των διάφορων επιλογών που εξετάστηκαν. Τέσσερις δέσμες μέτρων πολιτικής (πέραν της επιλογής να διατηρηθεί το ισχύον πλαίσιο) εξετάστηκαν για να αξιολογήσουν τον τρόπο αναθεώρησης της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής ΔΜ1 θα βελτιώνει το σύστημα μέσω ελάχιστων τροποποιήσεων της οδηγίας και με την παροχή καθοδήγησης, όπου είναι δυνατόν. Περιλαμβάνει τα εξής: πλήρες άνοιγμα της αγοράς για την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης, σαφέστερους ορισμούς και πιο λεπτομερείς απαιτήσεις για την τήρηση χωριστών λογαριασμών, κεντρικές υποδομές, υπεργολαβία, καθώς και την επιτροπή χρηστών αερολιμένα (AUC)<sup>9</sup>. Όσον αφορά το συντονισμό στο επίπεδο των αερολιμένων, η δέσμη μέτρων περιλαμβάνει καθοδήγηση σχετικά με την υπεργολαβία και εναρμονισμένα κριτήρια για την υποβολή προσφορών. Η δέσμη μέτρων εξασφαλίζει επίσης ελάχιστη εκπαίδευση, καθώς και διαβουλεύσεις με τους εκπροσώπους των υπαλλήλων επί των προσφορών.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής ΔΜ2 επιδιώκει να βελτιώσει το ισχύον σύστημα μέσα από μια πιο φιλόδοξη δέσμη μέτρων. Ανοίγει πλήρως την αγορά της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και αυξάνει σε τουλάχιστον 3 τον αριθμό των παρόχων περιορισμένων υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση τρίτων σε μεγάλους αερολιμένες. Περαιτέρω μέτρα περιλαμβάνουν την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων και εναρμονισμένα κριτήρια για την υποβολή προσφορών, καλύτερη διαχείριση των κεντρικών υποδομών, νομικό διαχωρισμό των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων και μεγαλύτερη διάρκεια υποβολής προσφορών. Η δέσμη μέτρων περιλαμβάνει νέες προϋποθέσεις ανάθεσης υπεργολαβίας, καθορισμό του ρόλου που διαδραματίζουν οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στο σύνολο των εργασιών (και πιθανές ελάχιστες απαιτήσεις), καθώς και υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων επιδόσεων. Στη δέσμη μέτρων περιλαμβάνονται επίσης η ελάχιστη εκπαίδευση και η εξουσιοδότηση των κρατών μελών να πραγματοποιούν τη μεταφορά του προσωπικού υπό τις ίδιες συνθήκες για υπηρεσίες στις οποίες είναι περιορισμένη η πρόσβαση.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής ΔΜ2' παρουσιάζει ομοιότητες με τη δέσμη μέτρων πολιτικής ΔΜ2, περιλαμβάνει όμως διαφορετικά μέτρα για τους λιγότερο αμφισβητούμενους προβληματικούς τομείς. Η διαφορά έγκειται στην έγκριση που πρέπει να χορηγείται σε επίπεδο ΕΕ και στις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας που έχουν τεθεί σε επίπεδο ΕΕ.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής ΔΜ3 επιδιώκει να βελτιώσει το ισχύον σύστημα με τη λήψη μέτρων πολιτικής υψηλής έντασης, παρέχοντας πλήρη εναρμόνιση του νομικού πλαισίου της αγοράς υπηρεσιών εδάφους: πλήρες άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εδάφους και ενιαία πρόσβαση στις αγορές μέσω της καλύτερης διαχείρισης των κεντρικών υποδομών, καθιέρωση της έγκρισης της ΕΕ, κατάργηση του δικαιώματος των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων να παρέχουν υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα τους. Σχετικά με τον

<sup>8</sup> «Ενδεχόμενη αναθεώρηση της οδηγίας 96/67/ΕΚ σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας», Steer Davies Gleave, Ιούνιος 2010. Διατίθεται στον δικτυακό τόπο: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> Η επιτροπή χρηστών αερολιμένα είναι μια επιτροπή εκπροσώπησης των χρηστών αερολιμένων (π.χ. αεροπορικές εταιρείες) η οποία ορίζεται σε κάθε αερολιμένα.

λειτουργικό συντονισμό των αερολιμένων, περιλαμβάνει νέες προϋποθέσεις υπεργολαβίας, καθορισμό του ρόλου που διαδραματίζουν οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στο σύνολο των εργασιών (και τις πιθανές ελάχιστες απαιτήσεις), καθώς και υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων επιδόσεων. Η συγκεκριμένη δέσμη μέτρων προβλέπει την πλήρη μεταφορά του προσωπικού στις διαδικασίες υποβολής προσφορών και την αδειοδότηση βασικού προσωπικού.

Οι συστάσεις της επιτροπής εκτίμησης των επιπτώσεων (IAB) λήφθηκαν υπόψη, και οι κύριες τροποποιήσεις αφορούσαν την ανάγκη για έναν σαφέστερο ορισμό του προβλήματος, την αποσαφήνιση των διατάξεων για την κοινωνική προστασία σε περίπτωση μεταφοράς των υπαλλήλων, την εισαγωγή ενός ευρύτερου φάσματος εφικτών επιλογών πολιτικής και ενίσχυσαν τη σύγκριση των επιλογών πολιτικής.

Μόνο η δέσμη μέτρων πολιτικής ΔΜ2 καλύπτει πλήρως τους προσδιορισθέντες στόχους όπως καταδεικνύεται στην εκτίμηση των επιπτώσεων. Πρέπει να διασφαλιστεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων. Η εν λόγω δέσμη μέτρων πολιτικής αποτελεί τη βάση για την παρούσα πρόταση.

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

#### **3.1. Σύνοψη της πρότασης**

*Πλήρες άνοιγμα της αγοράς εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και αύξηση του ελάχιστου αριθμού παρόχων υπηρεσιών σε τρεις στους μεγάλους αερολιμένες.*

Η οδηγία 96/67/EK επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή την εξυπηρέτηση τρίτων σε τουλάχιστον δύο παρέχοντες υπηρεσίες για τέσσερις κατηγορίες υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, σε ορισμένους αερολιμένες, οι αεροπορικές εταιρείες βρίσκονται αντιμέτωπες με μια περιορισμένη δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο παρεχόντων υπηρεσιών για καθεμία από αυτές τις υπηρεσίες, και δεν είναι πάντα εξουσιοδοτημένες να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων.

Κάθε χρήστης του αερολιμένα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων. Επιπλέον, ο αριθμός των εγκεκριμένων παρόχων υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους θα πρέπει να ανέρχεται σε τουλάχιστον τρεις παρέχοντες υπηρεσίες σε μεγάλους αερολιμένες με τουλάχιστον 5 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως ή 100.000 τόνους φορτίου.

*Αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων με εναρμονισμένες απαιτήσεις*

Τα τρία τέταρτα των κρατών μελών έχουν θεσπίσει ένα σύστημα έγκρισης με αποτέλεσμα πολλές διαφορετικές διοικητικές απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ή οι χρήστες των αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων εντός της ΕΕ. Η αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών εγκρίσεων με εναρμονισμένες απαιτήσεις θα μειώσει τις διοικητικές δαπάνες για τους φορείς εκμετάλλευσης καθώς και τους φραγμούς εισόδου.

*Καλύτερη διαχείριση των κεντρικών υποδομών<sup>10</sup>*

---

<sup>10</sup> Οι κεντρικές υποδομές είναι υποδομές «οι οποίες, λόγω της πολυπλοκότητας, του κόστους ή των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον, δεν μπορούν να υποδιαίρεθούν ή να πολλαπλασιασθούν».



Οι κεντρικές υποδομές είναι ζωτικής σημασίας για την εκτέλεση των υπηρεσιών εδάφους. Ελλείψει ενός σαφούς νομικού πλαισίου, δύναται να ανακύψουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην αγορά υπηρεσιών εδάφους. Η πρόταση περιλαμβάνει ένα σαφές νομικό πλαίσιο για τον ορισμό της κεντρικής υποδομής και για τα τέλη που επιβάλλονται στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και τις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων για τις κεντρικές υποδομές.

*Νομικός διαχωρισμός των αερολιμένων και των δραστηριοτήτων τους παροχής υπηρεσιών εδάφους*

Εάν ένας αερολιμένας είναι ο ίδιος πάροχος υπηρεσιών εδάφους, πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι υπηρεσίες εδάφους που παρέχονται από τον αερολιμένα δεν επωφελούνται αδικαιολόγητα από τις δραστηριότητες διαχείρισης του αερολιμένα.

Το ισχύον σύστημα τήρησης χωριστών λογαριασμών για τους αερολιμένες με υπηρεσίες εδάφους δεν είναι εύκολο να παρακολουθηθεί και θεωρείται ανεπαρκές για να διασφαλίσει θεμιτό ανταγωνισμό. Η πρόταση απαιτεί από τους αερολιμένες να διατηρούν τις δραστηριότητές τους παροχής υπηρεσιών εδάφους σε μια νομική οντότητα ξεχωριστή από τις δραστηριότητες διαχείρισης του αερολιμένα τους.

*Βελτιωμένη διαδικασία υποβολής προσφορών*

Η ισχύουσα μέγιστη περίοδος των 7 ετών για την οποία επιλέγεται ο παρέχων περιορισμένες υπηρεσίες εδάφους θεωρείται ανεπαρκής, ιδίως για να διαγραφεί το κόστος του εξοπλισμού εδάφους. Η πρόταση προβλέπει αύξηση της μέγιστης διάρκειας σε δέκα έτη.

Η πρόταση περιλαμβάνει περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τις λεπτομέρειες της διαδικασίας επιλογής για τους παρέχοντες περιορισμένες υπηρεσίες για να διασφαλιστεί μια αρμονική εφαρμογή και για να διασφαλίσει ότι οι επιλεγθείσες εταιρείες είναι πράγματι οι πλέον ενδεδειγμένες για τη λειτουργία των υπηρεσιών εδάφους.

Κατά την επιλογή του παρέχοντα για τις περιορισμένες υπηρεσίες εδάφους πρέπει να ζητείται η γνώμη της επιτροπής χρηστών αερολιμένα. Η πρόταση περιέχει διατάξεις για τους κανόνες της διαδικασίας προκειμένου η επιτροπή χρηστών αερολιμένα να αποφεύγει κάθε σύγκρουση συμφερόντων για τις αεροπορικές εταιρείες που παρέχουν επίσης υπηρεσίες εδάφους.

*Σαφείς κανόνες για την υπεργολαβία*

Ενώ η υπεργολαβία αυξάνει την ευελιξία που είναι ορισμένες φορές απαραίτητη για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους, η υπεργολαβία και η διαδοχική υπεργολαβία δύναται επίσης να οδηγήσουν σε περιορισμούς δυναμικότητας και να επιφέρουν αρνητικές συνέπειες στην ασφάλεια.

Επομένως η πρόταση περιλαμβάνει σαφείς κανόνες για την υπεργολαβία παρέχοντας τη δυνατότητα στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους να αναθέτουν με υπεργολαβία, αλλά να περιορίζουν τις υπεργολαβίες που ανατίθενται από αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων σε καταστάσεις *ανωτέρας βίας* και να απαγορεύουν τη διαδοχική υπεργολαβία.

*Ο ρόλος του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα στο συντονισμό των υπηρεσιών εδάφους*

Η κρίση που αντιμετωπίζουν οι αερομεταφορές κατά το τελευταίο έτος λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών υπογραμμίζει την ανάγκη για αυξημένο συντονισμό των εργασιών εδάφους στους αερολιμένες. Πράγματι, ένα χαμηλό επίπεδο ανθεκτικότητας στην κρίση παρατηρήθηκε σε ορισμένους αερολιμένες και επίσης σε ό, τι αφορούσε την παροχή υπηρεσιών εδάφους. Τα προβλήματα που μπορεί να ανακύψουν σε έναν αερολιμένα

επιφέρουν ισχυρές αλυσιδωτές συνέπειες στο σύνολο του δικτύου, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο σημαντική τη βελτίωση του επιπέδου ανθεκτικότητας σε καταστάσεις κρίσης.

Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα πρέπει να είναι υπεύθυνος για τον σωστό συντονισμό των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα του. Επιπλέον, σε μεγάλους αερολιμένες, οι οποίοι έχουν μεγάλη σημασία για το ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι εργασίες αυτές συντονίζονται μέσω της ΣΛΑ του αερολιμένα και μέσα από ένα κατάλληλο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

*Ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων για τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας για τις υπηρεσίες εδάφους που θα καθορίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξη*

Η υποδεέστερη ποιότητα ενός παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους μπορεί να διαταράξει το σύστημα αερολιμένων εις βάρος όλων των ενδιαφερομένων στον κλάδο των αερομεταφορών. Η απουσία κοινών ελάχιστων προτύπων ποιότητας για όλους τους παρόχους υπηρεσιών εδάφους σε έναν αερολιμένα επισημάνθηκε από τους ενδιαφερομένους ως έλλειψη της ισχύουσας οδηγίας.

Η πρόταση προβλέπει τον καθορισμό ελάχιστων προτύπων ποιότητας για την εκτέλεση υπηρεσιών εδάφους τα οποία πρέπει να τηρούνται από το σύνολο των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων.

*Υποχρέωση υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών εδάφους που θα καθορίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξη*

Επαρκή, ανεξάρτητα και συγκεντρωτικά στοιχεία για τις επιδόσεις των υπηρεσιών εδάφους θα βοηθήσουν στον εντοπισμό κατάλληλων μελλοντικών μέτρων πολιτικής. Οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν τις επιδόσεις των υπηρεσιών εδάφους τους.

*Υποχρεωτική ελάχιστη εκπαίδευση για το προσωπικό*

Σε έναν τομέα υψηλής έντασης εργασίας, όπως οι υπηρεσίες εδάφους, η συνεχής εξέλιξη και η εκπαίδευση του προσωπικού επηρεάζουν σημαντικά την ποιότητα των υπηρεσιών. Αντίθετα, ένα ανεπαρκώς εκπαιδευμένο προσωπικό αυξάνει τον κίνδυνο χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών και μπορεί κυρίως να επηρεάσει την ασφάλεια των υπηρεσιών εδάφους. Η πρόταση εισάγει ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης για όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και τις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων για να διασφαλίζεται η ασφάλεια και η προστασία των εργασιών και για τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης.

*Δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν την ανάληψη προσωπικού με τις ίδιες προϋποθέσεις όπου υπάρχει διαδικασία υποβολής προσφορών.*

Με βάση τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>11</sup>, υπάρχει επί του παρόντος ασάφεια ως προς τα μέτρα που επιτρέπεται να λάβουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση αλλαγής του παρόχου για υπηρεσίες εδάφους στις οποίες η πρόσβαση είναι περιορισμένη.

Η κινητικότητα του προσωπικού στον κλάδο των υπηρεσιών εδάφους αποτελεί συχνό φαινόμενο και φαίνεται ότι απορρέει εν μέρει από την οδηγία. Οι παρέχοντες υπηρεσίες που επιλέγονται σύμφωνα με τη διαδικασία υποβολής προσφορών για την παροχή υπηρεσιών στις

---

<sup>11</sup> Υπόθεση C-460/02, Επιτροπή κατά Ιταλίας, απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2004. Υπόθεση C-386/03, Επιτροπή κατά Γερμανίας, απόφαση της 14ης Ιουλίου 2005.

οποίες η πρόσβαση είναι περιορισμένη εξουσιοδοτούνται να λειτουργούν μόνο για περιορισμένο μέγιστο χρονικό διάστημα. Ως εκ τούτου, το σύστημα υποβολής προσφορών φαίνεται να ενθαρρύνει την κινητικότητα του προσωπικού. Η ασυνέχεια προσωπικού μπορεί να επηρεάσει αρνητικά στην ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους. Είναι επομένως σκόπιμο να διευκρινιστούν οι κανόνες για την ανάληψη του προσωπικού πέραν της εφαρμογής της οδηγίας 2001/23/EK σχετικά με τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων, και για να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να διασφαλίσουν επαρκές επίπεδο απασχόλησης και συνθηκών εργασίας.

### **3.2. Νομική βάση**

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 100 της ΣΛΕΕ.

### **3.3. Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ.

Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, επειδή οι αεροπορικές εταιρίες λειτουργούν σε μια ενιαία αγορά αερομεταφορών και οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους δραστηριοποιούνται επίσης στην ευρωπαϊκή ή τη διεθνή αγορά. Το πλαίσιο για τις υπηρεσίες εδάφους δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί σε χαμηλότερο επίπεδο κανονιστικών ρυθμίσεων. Κάθε μεμονωμένη δράση σε επίπεδο κρατών μελών θα έθιγε ενδεχομένως την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Οι στόχοι της πρότασης μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με δράση σε επίπεδο ΕΕ. Οι ευρωπαϊκοί κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους αποτελούν σημαντικό συμπλήρωμα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας που διέπει την εσωτερική αγορά αερομεταφορών, δεδομένου ότι ένα δίκαιο, διαφανές και αμερόληπτο σύστημα για την παροχή υπηρεσιών εδάφους είναι απαραίτητο για την επίτευξη αποτελεσματικών και υψηλής ποιότητας υπηρεσιών εδάφους, οι οποίες αποτελούν βασική λειτουργία στην αλυσίδα των αερομεταφορών.

Συνεπώς, η πρόταση συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας.

### **3.4. Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας. Οι πρόσθετες επιβαρύνσεις για τους οικονομικούς φορείς και τις εθνικές αρχές περιορίζονται σε εκείνες που είναι αναγκαίες για να βελτιώσουν την αποδοτικότητα και τη συνολική ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους. Ενώ η πρόταση συνεπάγεται σημαντικό κόστος, κυρίως για τη βελτίωση της διαχείρισης των κεντρικών υποδομών, τον νομικό διαχωρισμό των αερολιμένων, και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, το κόστος αυτό αναμένεται να αντισταθμιστεί από τα σημαντικά οφέλη που εισπράττονται από άποψη οικονομίας και ποιότητας.

### **3.5. Επιλογή μέσου**

Η προτεινόμενη πράξη είναι ο κανονισμός. Τα λοιπά μέσα δεν θα ήταν κατάλληλα. Λαμβάνοντας υπόψη τη νέα ανάγκη για ελάχιστα, εναρμονισμένα πρότυπα ποιότητας στους αερολιμένες για την εφαρμογή της προσέγγισης «από θύρα σε θύρα» και για την περαιτέρω εναρμόνιση των όρων πρόσβασης στην αγορά για τη διασφάλιση ενός δικαιότερου ανταγωνισμού στην αγορά υπηρεσιών εδάφους, η ευελιξία που πρόσφερε το 1996 η επιλογή της οδηγίας ως μέσου δεν είναι πλέον κατάλληλη.

Το νομικό μέσο πρέπει να έχει γενική εφαρμογή.

Ένας κανονισμός ανταποκρίνεται στην ανάγκη εναρμόνισης της αγοράς υπηρεσιών εδάφους σε επίπεδο ΕΕ, ένα θέμα το οποίο είχε προσδιορισθεί ως πρόβλημα. Οι περισσότερες από τις δυσκολίες που εντοπίστηκαν με το ισχύον νομικό πλαίσιο συνδέονται με την ανομοιομορφη εφαρμογή της οδηγίας στα κράτη μέλη.

Συνεπώς το πιο κατάλληλο νομικό μέσο είναι ο κανονισμός, δεδομένου ότι οι εναλλακτικές επιλογές δεν θα επαρκούσαν για την επίτευξη των προτεινόμενων στόχων.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις επί του προϋπολογισμού της ΕΕ.

#### **5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

##### **5.1. Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας**

Η έγκριση της πρότασης συνεπάγεται την κατάργηση της υπάρχουσας οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας.

##### **5.2. Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης και την κατάργηση της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>12</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>13</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας<sup>14</sup> προβλέπει το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εδάφους.
- (2) Οι αερολιμένες και οι υπηρεσίες εδάφους έχουν μεγάλη σημασία για την εύρυθμη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών και αποτελούν μια βασική λειτουργία της αλυσίδας των αερομεταφορών. Οι υπηρεσίες εδάφους καλύπτουν κάθε σχετική με την αεροπορία επίγεια δραστηριότητα που διεξάγεται για λογαριασμό μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών σε αερολιμένες.
- (3) Η δήλωση που εγκρίθηκε στη σύνοδο κορυφής για την αεροπορία στην Μπρυζ τον Οκτώβριο του 2010 αναγνώρισε την ανάγκη μεταρρύθμισης των κανόνων της Ένωσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας κάθε συνδέσμου στην αλυσίδα των αερομεταφορών (όπως αερολιμένες, αερομεταφορείς, άλλοι πάροχοι υπηρεσιών).

<sup>12</sup> ΕΕ C, , σ. .

<sup>13</sup> ΕΕ C, , σ. .

<sup>14</sup> ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.

- (4) Η Λευκή Βίβλος με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών»<sup>15</sup> προσδιορίζει τη βελτίωση της πρόσβασης στην αγορά και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών στους αερολιμένες ως ζωτικής σημασίας για την ποιότητα ζωής των πολιτών και ως αναγκαία δράση για την επίτευξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών.
- (5) Το περαιτέρω σταδιακό άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εδάφους και η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών εδάφους είναι πιθανόν να βελτιώσουν την αποδοτικότητα και τη συνολική ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους για τις αεροπορικές εταιρείες καθώς και για τους επιβάτες και διαμεταφορείς φορτίων. Τούτο θα πρέπει να βελτιώσει την ποιότητα του συνόλου των λειτουργιών των αερολιμένων.
- (6) Λαμβάνοντας υπόψη τη νέα ανάγκη για ελάχιστα εναρμονισμένα πρότυπα ποιότητας στους αερολιμένες για την εφαρμογή της προσέγγισης «από θύρα σε θύρα» για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και την ανάγκη περαιτέρω εναρμόνισης για να αξιοποιηθούν πλήρως τα οφέλη από το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους από άποψη αύξησης της ποιότητας και της αποδοτικότητας των υπηρεσιών εδάφους, η οδηγία 96/67/EK θα πρέπει συνεπώς να αντικατασταθεί από κανονισμό.
- (7) Η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους συνάδει με την αποτελεσματική λειτουργία των αερολιμένων της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τίθενται σε εφαρμογή σχετικές εγγυήσεις. Η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους πρέπει να γίνει κατά τρόπο σταδιακό και προσαρμοσμένο στις ανάγκες του τομέα.
- (8) Το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς δυνάμει της οδηγίας 96/67/EK έχει ήδη αποφέρει θετικά αποτελέσματα όσον αφορά τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας. Επομένως, είναι σκόπιμη η συνέχιση του σταδιακού ανοίγματος.
- (9) Κάθε χρήστης του αερολιμένα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων. Παράλληλα, είναι αναγκαίο να διατηρηθεί ένας σαφής και περιοριστικός ορισμός της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων, ώστε να αποφευχθεί η κατάχρηση και οι αρνητικές συνέπειες στην αγορά των φορέων εξυπηρέτησης τρίτων.
- (10) Για ορισμένες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους, η πρόσβαση στην αγορά δύναται να έρθει αντιμέτωπη με περιορισμούς όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, τη δυναμικότητα και τη διαθεσιμότητα χώρου. Πρέπει συνεπώς να είναι δυνατό να περιοριστεί ο αριθμός των εγκεκριμένων παρόχων αυτών των υπηρεσιών εδάφους.
- (11) Σε ορισμένες περιπτώσεις οι περιορισμοί στην ασφάλεια, την προστασία, τη δυναμικότητα και τη διαθεσιμότητα χώρου μπορεί να είναι τέτοιοι ώστε να δύναται να δικαιολογούν περαιτέρω περιορισμούς στην πρόσβαση στην αγορά ή στην εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί είναι κατάλληλοι, αντικειμενικοί, διαφανείς και δεν επιβάλλουν διακρίσεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν το δικαίωμα να ζητούν να εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

---

<sup>15</sup> COM(2011) 144 τελικό.

- (12) Σκοπός των παρεκκλίσεων αυτών είναι να επιτραπεί στις αρχές του αερολιμένα να ξεπεράσουν ή τουλάχιστον να μειώσουν αυτούς τους περιορισμούς. Οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να εγκρίνονται από την Επιτροπή.
- (13) Εφόσον πρέπει να διατηρούνται συνθήκες ουσιαστικού και θεμιτού ανταγωνισμού σε περίπτωση που ο αριθμός των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους είναι περιορισμένος, οι εν λόγω παρέχοντες πρέπει να επιλέγονται σύμφωνα με μια ανοικτή, διαφανή και αμερόληπτη διαδικασία υποβολής προσφορών. Οι λεπτομέρειες της διαδικασίας αυτής πρέπει να προσδιοριστούν περαιτέρω.
- (14) Θα πρέπει να πραγματοποιούνται διαβουλεύσεις με τους χρήστες των αερολιμένων για την επιλογή των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους, δεδομένου ότι το ενδιαφέρον τους για την ποιότητα και την τιμή των υπηρεσιών εδάφους είναι μεγάλο.
- (15) Επομένως, είναι αναγκαία η ρύθμιση της εκπροσώπησης των χρηστών του αερολιμένα και των διαβουλεύσεών τους, ιδίως όταν επιλέγονται εγκεκριμένοι παρέχοντες υπηρεσιών εδάφους.
- (16) Στο πλαίσιο της επιλογής των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους σε έναν αερολιμένα, πρέπει να καθίσταται δυνατή σε ορισμένες περιπτώσεις και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις η επέκταση της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος σε άλλους αερολιμένες της ίδιας γεωγραφικής περιφέρειας του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.
- (17) Υπάρχει ασάφεια ως προς το κατά πόσον τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν την ανάληψη του προσωπικού σε περίπτωση αλλαγής του παρόχου για υπηρεσιών εδάφους στις οποίες η πρόσβαση είναι περιορισμένη. Η έλλειψη συνέχειας του προσωπικού μπορεί να έχει δυσμενή επίδραση στην ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους. Είναι επομένως σκόπιμο να διευκρινιστούν οι κανόνες για την ανάληψη του προσωπικού πέραν της εφαρμογής της οδηγίας 2001/23/EK σχετικά με τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων, δίνοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να διασφαλίσουν επαρκές επίπεδο απασχόλησης και συνθηκών εργασίας.
- (18) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή και ομαλή λειτουργία των αερομεταφορών στους αερολιμένες, να εγγυηθεί η ασφάλεια και η προστασία στους χώρους των αερολιμένων, καθώς και για την προστασία του περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις ισχύουσες κοινωνικές διατάξεις και κανόνες, η παροχή υπηρεσιών εδάφους θα πρέπει να εγκρίνονται καταλλήλως. Δεδομένου ότι σήμερα υπάρχουν συστήματα για την έγκριση της παροχής υπηρεσιών εδάφους στην πλειονότητα των κρατών μελών, τα οποία όμως διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό, θα πρέπει να καθιερωθεί ένα εναρμονισμένο σύστημα έγκρισης.
- (19) Για να διασφαλιστεί ότι όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων διαθέτουν επαρκή οικονομική σταθερότητα, καλή φήμη, επαρκή ασφαλιστική κάλυψη, και ορθή γνώση των διαδικασιών λειτουργίας των υπηρεσιών εδάφους και του περιβάλλοντος του αερολιμένα, και με σκοπό τη θέσπιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, η χορήγηση της έγκρισης πρέπει να υπόκειται σε ελάχιστες απαιτήσεις.
- (20) Η ανοικτή πρόσβαση στις κεντρικές υποδομές του αερολιμένα και ένα σαφές νομικό πλαίσιο για τον ορισμό των κεντρικών υποδομών είναι απαραίτητα για την

αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών εδάφους. Πρέπει να είναι δυνατή, ωστόσο, η είσπραξη ενός τέλους για τη χρήση των κεντρικών υποδομών.

- (21) Τα τέλη πρέπει να εισάγονται χωρίς διακρίσεις και ο υπολογισμός πρέπει να είναι διαφανής. Τα τέλη δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όσα είναι αναγκαία για την κάλυψη του κόστους της παροχής των κεντρικών υποδομών συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους.
- (22) Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή/και οποιοσδήποτε άλλος φορέας διαχείρισης των κεντρικών υποδομών του εν λόγω αερολιμένα θα πρέπει να διαβουλευεται τακτικά με τους χρήστες του αερολιμένα σχετικά με τον ορισμό της υποδομής και του ύψους των τελών.
- (23) Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα δύναται επίσης να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες εδάφους. Δεδομένου ότι την ίδια στιγμή, με την απόφασή του, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα δύναται να ασκεί σημαντική επιρροή στον ανταγωνισμό μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους, οι αερολιμένες πρέπει να υποχρεούνται να διατηρούν τις υπηρεσίες εδάφους τους σε μια νομική οντότητα ξεχωριστή από τη νομική οντότητα για τη διαχείριση των υποδομών.
- (24) Προκειμένου να επιτραπεί στους αερολιμένες να εκπληρώσουν τις λειτουργίες διαχείρισης των υποδομών, να εγγυηθεί η ασφάλεια και η προστασία στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις και να διασφαλιστεί η ανθεκτικότητα των υπηρεσιών εδάφους και σε καταστάσεις κρίσης, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα πρέπει να είναι υπεύθυνος για τον σωστό συντονισμό των δραστηριοτήτων των υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα πρέπει να υποβάλλει έκθεση σχετικά με τον συντονισμό των δραστηριοτήτων υπηρεσιών εδάφους στον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων του Eurocontrol με σκοπό την ολοκληρωμένη βελτιστοποίηση.
- (25) Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα, μια δημόσια αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που ελέγχει τον αερολιμένα πρέπει επίσης να διαθέτει την εξουσία να θεσπίζει τους αναγκαίους κανόνες για την καλή λειτουργία των υποδομών του αερολιμένα.
- (26) Είναι απαραίτητος ο ορισμός ελάχιστων υποχρεωτικών προτύπων ποιότητας τα οποία πρέπει να πληρούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και οι χρήστες των αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συνολική ποιότητα των υπηρεσιών και να θεσπιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες.
- (27) Με σκοπό την ενίσχυση των επιδόσεων σε όλη την αλυσίδα των αερομεταφορών και την εφαρμογή της προσέγγισης «από θύρα σε θύρα», οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων θα πρέπει να υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τις επιδόσεις τους.
- (28) Σε έναν τομέα υψηλής έντασης εργασίας, όπως οι υπηρεσίες εδάφους, η συνεχής εξέλιξη και η εκπαίδευση του προσωπικού επηρεάζουν σημαντικά την ποιότητα των υπηρεσιών. Πρέπει, επομένως, να θεσπιστούν ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης για να διασφαλιστεί η ποιότητα των εργασιών όσον αφορά την αξιοπιστία, την ανθεκτικότητα, την ασφάλεια και την προστασία, και για να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης.



- (29) Η υπεργολαβία αυξάνει την ευελιξία για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους. Ωστόσο, η υπεργολαβία και η διαδοχική υπεργολαβία μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε περιορισμούς της δυναμικότητας και να επιφέρουν αρνητικές συνέπειες στην ασφάλεια και την προστασία. Η υπεργολαβία πρέπει συνεπώς να είναι περιορισμένη και οι κανόνες που διέπουν την υπεργολαβία θα πρέπει να αποσαφηνιστούν.
- (30) Τα αναγνωρισμένα από τον παρόντα κανονισμό δικαιώματα πρέπει να χορηγούνται μόνο σε παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους τρίτων χωρών και σε χρήστες αερολιμένων τρίτων χωρών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων μόνον αν υπάρχει αυστηρή αμοιβαιότητα. Ελλείψει αμοιβαιότητας, η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει ότι ένα κράτος μέλος ή κράτη μέλη πρέπει να αναστέλλουν τα δικαιώματα αυτά, έναντι των ανωτέρω φορέων παροχής ή χρηστών.
- (31) Τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρούν τη δυνατότητα να διασφαλίζουν επαρκή κοινωνική προστασία στο προσωπικό των επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους.
- (32) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εναρμονισμένες απαιτήσεις ασφάλισης ισχύουν για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφάλισης για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εναρμονισμένες και σωστά επικαιροποιημένες υποχρεώσεις ισχύουν αναφορικά με τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας για τις υπηρεσίες εδάφους και αναφορικά με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς παροχής των υπηρεσιών εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά τις προδιαγραφές για τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας για τις υπηρεσίες εδάφους και όσον αφορά τις προδιαγραφές για το περιεχόμενο και τη διάδοση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων. Έχει ιδιαίτερη σημασία το γεγονός ότι η Επιτροπή διεξάγει κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και με τη συμμετοχή της ειδικής τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου που έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/EK.
- (33) Η Επιτροπή, όταν ετοιμάζει και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (34) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

- (35) Η συμβουλευτική διαδικασία πρέπει να χρησιμοποιείται για την έγκριση εκτελεστικών αποφάσεων σχετικά με τις εξαιρέσεις από τον βαθμό ανοίγματος της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους προς τρίτους και των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, δεδομένου ότι οι πράξεις αυτές έχουν μόνο περιορισμένο πεδίο εφαρμογής.
- (36) Η συμβουλευτική διαδικασία πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για την έκδοση εκτελεστικών αποφάσεων σχετικά με την επέκταση εκ μέρους των κρατών μελών της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος σε έναν νησιωτικό αερολιμένα, δεδομένου ότι οι πράξεις αυτές έχουν μόνο περιορισμένο επίπεδο εφαρμογής.
- (37) Η διαδικασία εξέτασης πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση εκτελεστικών αποφάσεων σχετικά με την ολική ή μερική αναστολή του δικαιώματος της πρόσβασης στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους στην επικράτεια κράτους μέλους για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων τρίτης χώρας.
- (38) Καθόσον ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η πιο ομοιογενής εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης που αφορά τις υπηρεσίες εδάφους, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των αερομεταφορών, και είναι, επομένως, δυνατό να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (39) Η υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, η οποία συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα, στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, κατά την πρώτη υπουργική συνάντηση του φόρουμ διαλόγου για το Γιβραλτάρ, θα αντικαταστήσει την κοινή δήλωση σχετικά με τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, που έγινε στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987, και η πλήρης συμμόρφωση προς αυτήν θα θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση προς τη δήλωση του 1987.
- (40) Επομένως, η οδηγία 96/67/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθεί.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## **Κεφάλαιο I — Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί**

### *Άρθρο 1* *Πεδίο εφαρμογής*

Ο κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε έδαφος υποκείμενο στις διατάξεις της Συνθήκης και είναι ανοικτός στην εμπορική κίνηση.

Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας.

*Άρθρο 2*  
*Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «αερολιμένας»: κάθε χώρος διαρρυθμισμένος ειδικά για την προσγείωση, την απογείωση και τους ελιγμούς αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν συναφών εγκαταστάσεων για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών καθώς και των εγκαταστάσεων που υποβοηθούν τις εμπορικές αεροπορικές υπηρεσίες·
- β) «οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα»: ο οργανισμός ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών, τον συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων του αεροδρομίου ή του συγκεκριμένου συστήματος αερολιμένων, βάσει των εθνικών, νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων·
- γ) «χρήστης αερολιμένα»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο, από ή προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα·
- δ) «υπηρεσίες εδάφους»: οι περιγραφόμενες στο παράρτημα υπηρεσίες που παρέχονται σε χρήστες εντός του αερολιμένα·
- ε) «εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων»: μορφή παροχής υπηρεσιών εδάφους όπου ο χρήστης του αερολιμένα παρέχει απευθείας εις εαυτόν μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους χωρίς να συνάπτει με τρίτο μέρος καμία σύμβαση, υπό οποιαδήποτε ονομασία, για την παροχή αυτών· για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, μεταξύ τους οι χρήστες αερολιμένων δεν λογίζονται ως τρίτοι, εφόσον:
- ο ένας κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή στον άλλον· ή
  - ένας και ο αυτός φορέας κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή σε όλους·
- στ) «παρέχων υπηρεσίες εδάφους»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους·
- ζ) «κεντρική υποδομή»: ειδικές εγκαταστάσεις ή/και διευθετήσεις σε έναν αερολιμένα που δεν μπορούν για λόγους τεχνικής φύσεως, περιβαλλοντικής φύσεως, κόστους ή χωρητικότητας, να διαιρεθούν ή να αντιγραφούν και των οποίων η διαθεσιμότητα είναι σημαντική και απαραίτητη για τις επιδόσεις των επακόλουθων υπηρεσιών εδάφους·
- η) «υπεργολαβία»: η σύναψη σύμβασης εκ μέρους του παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους, υπό την ιδιότητά του ως ο κύριου συμβαλλόμενου, ή κατ' εξαίρεση από χρήστη αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, με έναν τρίτο που ονομάζεται «υπεργολάβος», δυνάμει της οποίας ο υπεργολάβος οφείλει να εκτελεί μία ή περισσότερες κατηγορίες (ή υποκατηγορίες) υπηρεσιών εδάφους·
- θ) «έγκριση»: έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή σε επιχείρηση για την παροχή υπηρεσιών εδάφους όπως ορίζονται στην έγκριση·

- ι) «ανεξάρτητη εποπτική αρχή»: η αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 11 της οδηγίας 2009/12/ΕΚ.

## **Κεφάλαιο II — Γενικές προκαταρκτικές απαιτήσεις**

### *Άρθρο 3*

#### *Οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα*

1. Όταν η διαχείριση και η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα δεν ασκείται από ένα μόνον αλλά από περισσότερους ανεξάρτητους οργανισμούς, καθένας από αυτούς λογίζεται μέρος του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα σε ότι αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Εάν έχει οριστεί ένας μόνο οργανισμός διαχείρισης για πολλούς αερολιμένες, καθένας εξ αυτών λαμβάνεται υπόψη μεμονωμένα για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

### *Άρθρο 4*

#### *Επιτροπή χρηστών αερολιμένα*

1. Κάθε ενδιαφερόμενος αερολιμένας θεσπίζει μια επιτροπή εκπροσώπησης των χρηστών του αερολιμένα ή των οργανώσεων που εκπροσωπούν χρήστες του αερολιμένα («επιτροπή χρηστών αερολιμένα»).
2. Κάθε χρήστης δικαιούται να συμμετέχει στις εργασίες της επιτροπής χρηστών αερολιμένα ή να εκπροσωπείται, εφόσον το επιθυμεί, από οργάνωση στην οποία αναθέτει την αποστολή αυτή. Ωστόσο, εάν εκπροσωπούνται από τέτοιου είδους οργανισμό, ο οργανισμός αυτός δεν θα παρέχει υπηρεσίες εδάφους στον οικείο αερολιμένα.
3. Η επιτροπή χρηστών αερολιμένα καταρτίζει γραπτώς τον εσωτερικό κανονισμό της, συμπεριλαμβανομένων των δικών της κανόνων ψηφοφορίας.

Οι κανόνες ψηφοφορίας περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις σχετικά με το πώς να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων εντός της επιτροπής χρηστών αερολιμένων που προκύπτουν από την παρουσία των χρηστών του αερολιμένα που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους στον οικείο αερολιμένα. Ειδικότερα, σε περίπτωση διαβουλεύσεων με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής, σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9, οι χρήστες του αερολιμένα που υποβάλλουν αίτηση για χορήγηση άδειας για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους δεν έχουν δικαίωμα ψήφου.

4. Η στάθμιση των ψήφων στο πλαίσιο της επιτροπής χρηστών αερολιμένα πρέπει να είναι τέτοια ώστε:
  - α) ανεξαρτήτως της ετήσιας κίνησης επιβατών που διακινούνται από ένα μόνο χρήστη αερολιμένα σε έναν αερολιμένα, τα δικαιώματα ψήφου του δεν υπερβαίνουν το 49% του συνόλου των ψήφων·

- β) τα δικαιώματα ψήφου των χρηστών αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων δεν υπερβαίνουν το ένα τρίτον του συνόλου των ψήφων.
5. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει τη γραμματεία της επιτροπής χρηστών αερολιμένα.
- Εάν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα αρνείται να το πράξει ή αν η επιτροπή χρηστών αερολιμένα δεν το αποδέχεται, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ορίζει άλλο πρόσωπο το οποίο πρέπει να γίνει αποδεκτό από την επιτροπή χρηστών αερολιμένα. Η γραμματεία της επιτροπής χρηστών αερολιμένα φυλάσσει και διατηρεί τον κατάλογο των χρηστών αερολιμένα ή των εκπροσώπων τους, που αποτελούν μέρος της επιτροπής χρηστών αερολιμένα.
6. Η γραμματεία της επιτροπής χρηστών αερολιμένα τηρεί πρακτικά κάθε συνεδρίασης της επιτροπής χρηστών αερολιμένα. Τα πρακτικά αυτά αποδίδουν με πιστότητα τις απόψεις και τα αποτελέσματα των ψήφων κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης.

## **Κεφάλαιο III — Άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εδάφους**

### **ΤΜΗΜΑ 1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΙ' ΙΔΙΩΝ ΜΕΣΩΝ**

#### *Άρθρο 5 Εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων*

Κάθε χρήστης του αερολιμένα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων.

### **ΤΜΗΜΑ 2 ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ**

#### *Άρθρο 6 Παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους*

1. Οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους έχουν ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά για την παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους σε κάθε αερολιμένα του οποίου η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη.
2. Για τους αερολιμένες που ορίζονται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενδέχεται να περιορίσουν τον αριθμό των φορέων που είναι εγκεκριμένοι να παρέχουν τις ακόλουθες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους:
  - α) υπηρεσίες αποσκευών·
  - β) υπηρεσίες στο διάδρομο·
  - γ) εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά·

- δ) διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ του αεροσταθμού και του αεροσκάφους, τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ή τη διέλευση.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν περιορίζουν τον αριθμό αυτό σε λιγότερο από δύο παρέχοντες για κάθε κατηγορία υπηρεσιών εδάφους ή, για τους αερολιμένες με ετήσια κίνηση η οποία ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια επιβάτες ή 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη, σε λιγότερους από τρεις παρέχοντες για κάθε κατηγορία υπηρεσιών εδάφους.

- 3) Σε αερολιμένες όπου ο αριθμός των παρεχόντων περιορίζεται σε δύο ή περισσότερους παρέχοντες υπηρεσίες, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, ή του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ), τουλάχιστον ένας από τους εγκεκριμένους παρέχοντες υπηρεσίες δεν επιτρέπεται να ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα:
- α) από τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα,
  - β) από χρήστη που μετέφερε άνω του 25 % των επιβατών ή του φορτίου που διακινήθηκε στον αερολιμένα κατά τη διάρκεια του έτους που προηγήθηκε του έτους της επιλογής των παρεχόντων υπηρεσιών,
  - γ) από οργανισμό που ελέγχει άμεσα ή έμμεσα ή ελέγχεται από τον οργανισμό διαχείρισης αερολιμένα όπως αναφέρεται στο σημείο α) ή σε κάθε εν λόγω χρήστη όπως αναφέρεται στο σημείο β).

Ο έλεγχος απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό με άλλα, και λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικού επηρεασμού του παρέχοντος όπως έχει ερμηνευτεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Όταν, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2, περιορίζουν τον αριθμό των εγκεκριμένων παρεχόντων υπηρεσιών, τα κράτη μέλη δεν εμποδίζουν ένα χρήστη αερολιμένα, ανεξαρτήτως του τμήματος του αερολιμένα το οποίο του έχει διατεθεί, να έχει για κάθε περιορισθείσα κατηγορία υπηρεσιών εδάφους ουσιαστική επιλογή, με βάση τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 2 και 3, μεταξύ τουλάχιστον:
- δύο παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους, ή
  - τριών παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους για αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια επιβάτες ή 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη.
5. Όταν σε έναν αερολιμένα επιτυγχάνεται ένα από τα κατώτατα όρια κίνησης φορτίου που αναφέρονται στο παρόν άρθρο χωρίς ωστόσο να επιτευχθεί και το αντίστοιχο κατώτατο όριο κίνησης επιβατών, ο παρών κανονισμός δεν ισχύει όσον αφορά τις κατηγορίες υπηρεσιών που προορίζονται αποκλειστικά για τους επιβάτες.
6. Κάθε αερολιμένας του οποίου η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια επιβάτες ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη και του οποίου η ετήσια κίνηση περνάει στη συνέχεια κάτω από το κατώτατο όριο

των 2 εκατομμυρίων επιβατών ή των 50.000 τόνων φορτίου διατηρεί ανοικτή την αγορά του σε παρέχοντες υπηρεσίες σε τρίτους κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τριών πρώτων ετών μετά το έτος κατά το οποίο πέρασε κάτω από το κατώτατο όριο.

7. Κάθε αερολιμένας του οποίου η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια επιβάτες ή 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη και του οποίου η ετήσια κίνηση περνάει κάτω από το κατώτατο όριο των 5 εκατομμυρίων επιβατών ή 100.000 τόνων φορτίου διατηρεί ανοικτή την αγορά του σε παρέχοντες υπηρεσίες σε τρίτους κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τριών πρώτων ετών μετά το έτος κατά το οποίο πέρασε κάτω από το κατώτατο όριο.

#### *Άρθρο 7*

#### *Επιλογή των παρεχόντων υπηρεσίες*

1. Οι παρέχοντες που έχουν άδεια να παρέχουν υπηρεσίες εδάφους σε έναν αερολιμένα όπου ο αριθμός τους είναι περιορισμένος δυνάμει του άρθρου 6 ή του άρθρου 14, επιλέγονται σύμφωνα με τη διαφανή, ανοικτή και αμερόληπτη διαδικασία υποβολής προσφορών.
2. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή είναι
  - α) ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι:
    - δεν παρέχει παρεμφερείς υπηρεσίες εδάφους και
    - δεν ελέγχει, άμεσα ή έμμεσα, καμία επιχείρηση παρέχουσα τέτοιες υπηρεσίες και
    - δεν συμμετέχει κατά κανένα τρόπο σε μια τέτοια επιχείρηση.
  - β) σε κάθε άλλη περίπτωση, μια ανεξάρτητη αρμόδια αρχή του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα.
3. Η επιτροπή χρηστών αερολιμένα δεν έχει πρόσβαση στις αιτήσεις των υποψηφίων σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας επιλογής. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα δεν έχει πρόσβαση στις αιτήσεις των υποψηφίων σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας επιλογής, εκτός αν είναι η αρμόδια επί των προσφορών αρχή.
4. Αφού ενημερώσει την Επιτροπή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δύναται να περιλάβει μεταξύ των προδιαγραφών για την υποβολή προσφορών, την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος που πρέπει να τηρείται από τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους σε σχέση με τους αερολιμένες που εξυπηρετούν τις περιφερειακές ή τις αναπτυσσόμενες περιοχές οι οποίες αποτελούν μέρος της επικράτειάς του, σε περίπτωση που οι παρέχοντες δεν είναι διατεθειμένοι να παρέχουν υπηρεσίες εδάφους χωρίς κρατική ενίσχυση (δηλαδή αποκλειστικά δικαιώματα ή αντισταθμιστικές πληρωμές), αλλά σε περίπτωση που οι αερολιμένες είναι ζωτικής σημασίας όσον αφορά την προσβασιμότητα για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Η παρούσα διάταξη δεν θίγει τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

5. Οι προσκλήσεις για υποβολή προσφορών δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
6. Η επιλογή των παρεχόντων υπηρεσίες από την αρμόδια επί των προσφορών αρχή διενεργείται σε δύο στάδια:
  - α) διαδικασία προεπιλογής για να εξεταστεί η καταλληλότητα των υποψηφίων και
  - β) διαδικασία ανάθεσης για την επιλογή του(των) εγκεκριμένου(-ων) παρέχοντα(-ων).

*Άρθρο 8*  
*Διαδικασία προεπιλογής*

1. Στη διαδικασία προεπιλογής η αρμόδια επί των προσφορών αρχή εξακριβώνει ότι οι υποψήφιοι πληρούν ορισμένα ελάχιστα κριτήρια. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή θεσπίζει τα ελάχιστα κριτήρια μετά από διαβούλευση με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, σε περίπτωση που αυτός είναι διαφορετικός από την αρμόδια επί των προσφορών αρχή.
2. Τα ελάχιστα κριτήρια περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
  - α) ο υποψήφιος έχει έγκυρη έγκριση που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το κεφάλαιο IV των διαδικασιών έγκρισης
  - β) ο αιτών αποδεικνύει την ικανότητά του και δεσμεύεται γραπτώς να εφαρμόζει τις σχετικές διατάξεις και κανόνες συμπεριλαμβανομένης της ισχύουσας εργατικής νομοθεσίας, των ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων, των κανόνων συμπεριφοράς στον αερολιμένα και των απαιτήσεων ποιότητας στον αερολιμένα.
3. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή καταρτίζει περιορισμένο κατάλογο των υποψηφίων που πληρούν τα κριτήρια της διαδικασίας προεπιλογής.

*Άρθρο 9*  
*Διαδικασία ανάθεσης*

1. Στη διαδικασία ανάθεσης, η αρμόδια επί των προσφορών αρχή επιλέγει έναν παρέχοντα από τους προεπιλεγέντες υποψηφίους και χορηγεί την άδεια σε αυτόν τον παρέχοντα έπειτα από διαβούλευση με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, σε περίπτωση που αυτός είναι διαφορετικός από την αρμόδια επί των προσφορών αρχή.
2. Η επιλογή του παρέχοντα για τη χορήγηση της άδειας βασίζεται σε σύγκριση της αίτησης του υποψηφίου με έναν κατάλογο με κριτήρια ανάθεσης. Τα κριτήρια ανάθεσης πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή θεσπίζει τα κριτήρια ανάθεσης μετά από διαβούλευση με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και τον οργανισμό διαχείρισης



του αερολιμένα, σε περίπτωση που αυτός είναι διαφορετικός από την αρμόδια επί των προσφορών αρχή.

- 3) Τα κριτήρια ανάθεσης περιλαμβάνουν τα εξής:
- α) συνέπεια και αξιοπιστία του επιχειρηματικού σχεδίου, όπως εκτιμάται με βάση πρότυπους υπολογισμούς του κόστους·
  - β) επίπεδο της ποιότητας των εργασιών, όπως αξιολογείται με βάση ένα αντιπροσωπευτικό πρόγραμμα πτήσεων συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της αποδοτικής χρήσης του προσωπικού και του εξοπλισμού, της τελευταίας παραλαβής αποσκευών και φορτίου, των χρόνων παράδοσης αποσκευών και φορτίου και των μέγιστων χρόνων φόρτωσης-εκφόρτωσης·
  - γ) επάρκεια των υλικών πόρων από άποψη διαθεσιμότητας του εξοπλισμού και της συμβατότητας του εξοπλισμού με το περιβάλλον·
  - δ) επάρκεια των ανθρωπίνων πόρων από άποψη εμπειρίας των εργαζομένων και επάρκεια του προγράμματος εκπαίδευσης/προσόντων·
  - ε) ποιότητα των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών·
  - στ) ποιότητα του οργανωτικού σχεδιασμού·
  - ζ) περιβαλλοντικές επιδόσεις.
- 4) Η σχετική στάθμιση των κριτηρίων ανάθεσης αναγράφεται στην πρόσκληση υποβολής προσφορών και στα σχετικά έγγραφα. Για κάθε κριτήριο ανάθεσης ισχύει ένα περιθώριο διακύμανσης των βαθμών, του οποίου η ανώτατη τιμή πρέπει να είναι η ενδεδειγμένη. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή δύναται να καθορίσει έναν ελάχιστο αριθμό μορίων που πρέπει να συγκεντρώσει ένας υποψήφιος για ορισμένα ειδικά κριτήρια ανάθεσης. Ο καθορισμός ενός ελάχιστου αριθμού μορίων πρέπει να μην εισάγει διακρίσεις και πρέπει να αναφέρεται σαφώς στην πρόσκληση υποβολής προσφορών και στα σχετικά έγγραφα. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή δεν δύναται να εξαλείψει κανένα από τα κριτήρια ανάθεσης, να προσθέσει άλλα ή να υποδιαιρέσει όσα καθορίζονται αρχικά στην πρόσκληση υποβολής προσφορών.
- 5) Η άδεια παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αντίστοιχο αερολιμένα χορηγείται στον υποψήφιο που έχει συγκεντρώσει τον υψηλότερο αριθμό μορίων και παράλληλα πληροί τον ελάχιστο αριθμό μορίων που απαιτούνται για ορισμένα κριτήρια ανάθεσης.
- 6) Κατά τη διαδικασία ανάθεσης δεν γίνονται διαβουλεύσεις με τους χρήστες του αερολιμένα που υποβάλλουν αίτηση για την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους ή οι οποίοι εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων.
- 7) Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή μεριμνά για τη δημοσίευση της απόφασης ανάθεσης και των λόγων αυτής της απόφασης.

*Άρθρο 10*  
*Περίοδος επιλογής και παύση της δραστηριότητας*

1. Οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους είναι εξουσιοδοτημένοι για μια ελάχιστη περίοδο επτά ετών και με μέγιστη περίοδο δέκα ετών εκτός από την περίπτωση των παρεκκλίσεων για το άνοιγμα της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και των υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους, όπως προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1. Η ακριβής χρονική περίοδος για την οποία οι παρέχοντες εξουσιοδοτούνται και η ημερομηνία έναρξης των εργασιών πρέπει να αναφέρεται σαφώς στην πρόσκληση υποβολής προσφορών.
2. Οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους αρχίζουν να παρέχουν υπηρεσίες εντός ενός μήνα από την ημερομηνία έναρξης που αναφέρεται στην πρόσκληση υποβολής προσφορών. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή δύναται, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, μετά από αίτηση του παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους και μετά από διαβούλευση με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα, να παρατείνει την εν λόγω περίοδο για μέγιστο διάστημα έξι μηνών. Μετά την παρέλευση αυτής της προθεσμίας, η άδεια παύει να ισχύει.
3. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή προβλέπει το τέλος της περιόδου εξουσιοδότησης και διασφαλίζει ότι κάθε παρέχων υπηρεσίες που έχει επιλεγεί μετά από νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών εξουσιοδοτείται να αρχίζει τις δραστηριότητές του την επόμενη ημέρα από τη λήξη της άδειας του(των) προηγουμένως επιλεγέντα(-ων) παρέχοντα(-ων).
4. Όταν ένας παρέχων υπηρεσίες παύει τις δραστηριότητές του πριν από το τέλος της περιόδου για την οποία έχει εξουσιοδοτηθεί, ο παρέχων υπηρεσίες πρέπει να αντικαθίσταται με βάση τη διαδικασία επιλογής που περιγράφεται στα άρθρα 7, 8, 9 και στο παρόν άρθρο. Κάθε πάροχος που παύει τη δραστηριότητά του ενημερώνει την αρμόδια επί των προσφορών αρχή για την πρόθεσή του να παύσει τη δραστηριότητά του, έγκαιρα και τουλάχιστον έξι μήνες νωρίτερα, πριν αποχωρήσει από τον αερολιμένα. Οικονομικές κυρώσεις μπορεί να επιβληθούν στον παρέχοντα υπηρεσίες, σε περίπτωση που δεν ενημερώνει έγκαιρα την αρμόδια επί των προσφορών αρχή εκτός εάν ο παρέχων υπηρεσίες μπορεί να αποδείξει την ύπαρξη ανωτέρας βίας.
5. Σε περίπτωση που ένας πάροχος παύει τις δραστηριότητές του πριν από το τέλος της περιόδου για την οποία χορηγήθηκε άδεια και δεν αφήνει επαρκή χρόνο για την αρμόδια επί των προσφορών αρχή να επιλέξει νέο πάροχο πριν αποχωρήσει από τον αερολιμένα, με αποτέλεσμα να υπάρχει προσωρινό μονοπώλιο για ορισμένες υπηρεσίες εδάφους σε αυτόν τον αερολιμένα, το κράτος μέλος επιτρέπει, για περιορισμένο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους δέκα μήνες, σε παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους να παρέχει υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα χωρίς να χρειάζεται να προσφύγει στη διαδικασία επιλογής που προβλέπεται στα άρθρα 7, 8, 9 και στο παρόν άρθρο.

Εάν το κράτος μέλος δεν βρει παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους για αυτό το περιορισμένο χρονικό διάστημα, το κράτος μέλος ρυθμίζει τις τιμές αυτών των υπηρεσιών εδάφους για τις οποίες ισχύει προσωρινό μονοπώλιο μέχρι να ξεκινήσει ένας ακόμη πάροχος να προσφέρει αυτές τις υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα.

6. Η αρμόδια επί των προσφορών αρχή ενημερώνει την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και, κατά περίπτωση, τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα σχετικά με τις αποφάσεις που λαμβάνονται δυνάμει των άρθρων 7, 8 και 9, καθώς και δυνάμει του παρόντος άρθρου.
7. Τα άρθρα 7, 8 και 9 καθώς και οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στην ανάθεση δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης οι οποίες διέπονται από διαφορετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης.

#### *Άρθρο 11*

##### *Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ως παρέχων υπηρεσίες εδάφους*

1. Όταν ο αριθμός των παρεχόντων υπηρεσίες είναι περιορισμένος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6, ο οργανισμός διαχείρισης δύναται να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες εδάφους χωρίς να υπόκειται στη διαδικασία επιλογής που προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10. Ομοίως, δύναται, χωρίς να ακολουθηθεί η διαδικασία αυτή, να επιτρέψει σε επιχείρηση να παρέχει υπηρεσίες εδάφους στον συγκεκριμένο αερολιμένα:
  - α) εάν ελέγχει την επιχείρηση αυτή άμεσα ή έμμεσα, ή
  - β) εάν η επιχείρηση αυτή τον ελέγχει άμεσα ή έμμεσα.
2. Όταν ένας οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα που παρέχει υπηρεσίες εδάφους σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1, ο συγκεκριμένος πάροχος δύναται να συνεχίσει να παρέχει υπηρεσίες εδάφους για περίοδο πέντε ετών, χωρίς να υπόκειται στη διαδικασία επιλογής που προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10. Στο τέλος αυτής της πενταετίας, ο πάροχος οφείλει να ενημερώνει την αρμόδια επί των προσφορών αρχή έγκαιρα και τουλάχιστον έξι μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Οικονομικές κυρώσεις δύναται να επιβληθούν στον παρέχοντα υπηρεσίες, σε περίπτωση που δεν ενημερώνει έγκαιρα την αρμόδια επί των προσφορών αρχή εκτός εάν ο παρέχων υπηρεσίες μπορεί να αποδείξει την ύπαρξη ανωτέρας βίας. Εάν ο πάροχος παύει τις δραστηριότητές του πριν από το τέλος της πενταετούς περιόδου, εφαρμόζονται τα άρθρα 10 παράγραφος 4 και 10 παράγραφος 5.

#### *Άρθρο 12*

##### *Διαφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταφοράς προσωπικού για υπηρεσίες που υπόκεινται σε περιορισμούς της πρόσβασης στην αγορά*

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται μόνο σε υπηρεσίες εδάφους για τις οποίες το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος διαθέτει περιορισμένο αριθμό παρεχόντων υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 6 ή 14.
2. Σε περίπτωση που, μετά τη διαδικασία επιλογής που προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10, ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους που αναφέρονται στην παράγραφο 1, χάνει την άδειά παροχής αυτών των υπηρεσιών, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τον(τους) μεταγενέστερο(-ους) παρέχοντα(-ες) υπηρεσίες εδάφους που παρέχει(-ουν) τις υπηρεσίες αυτές να χορηγεί(-ούν) στο προσωπικό που είχε προηγουμένως προσληφθεί για να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες τα δικαιώματα τα οποία θα είχαν αν

είχε πραγματοποιηθεί μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK του Συμβουλίου.<sup>17</sup>

3. Τα κράτη μέλη περιορίζουν την απαίτηση της παραγράφου 2 στους υπαλλήλους του προηγούμενου παρέχοντα που ασχολούνται με την παροχή υπηρεσιών για τις οποίες ο πάροχος έχασε την άδεια, και οι οποίοι δέχονται εθελοντικά να αναληφθούν από το(τους) νέο(-ους) παρέχοντα(-ες).
4. Τα κράτη μέλη περιορίζουν την απαίτηση της παραγράφου 2 ώστε να είναι ανάλογη με τον όγκο της δραστηριότητας που μεταφέρεται αποτελεσματικά στον άλλο παρέχοντα (ες).
5. Εφόσον ένα κράτος μέλος επιβάλλει την απαίτηση, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2, τα έγγραφα της διαδικασίας υποβολής προσφορών για την διαδικασία επιλογής που προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10 απογράφουν το ενδιαφερόμενο προσωπικό και παρέχουν τις σχετικές λεπτομέρειες για τα συμβατικά δικαιώματα των υπαλλήλων και τις συνθήκες υπό τις οποίες οι υπάλληλοι θεωρείται ότι συνδέονται με τις εν λόγω υπηρεσίες.
6. Όταν ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους σταματήσει να παρέχει σε χρήστη αερολιμένα υπηρεσίες εδάφους οι οποίες αποτελούν σημαντικό τμήμα των δραστηριοτήτων εδάφους του συγκεκριμένου παρόχου σε περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από την παράγραφο 2, ή όταν ένας εξυπηρετούμενος δι' ιδίων μέσων χρήστης αερολιμένα αποφασίσει να σταματήσει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, τα κράτη μέλη μπορεί να απαιτήσουν από τον(τους) παρέχοντα(ες) υπηρεσίες εδάφους ή τον εξυπηρετούμενο δι' ιδίων μέσων χρήστη του αερολιμένα οι οποίοι παρέχουν έπειτα τις εν λόγω υπηρεσίες εδάφους να παραχωρούν στο προσωπικό, το οποίο είχαν προηγουμένως προσλάβει για να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες, τα δικαιώματα που θα δικαιούνταν εάν είχε γίνει μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK του Συμβουλίου.
7. Τα κράτη μέλη περιορίζουν την απαίτηση της παραγράφου 6 στους υπαλλήλους του προηγούμενου παρόχου οι οποίοι ασχολούνται με την παροχή των υπηρεσιών εδάφους που έχει σταματήσει να παρέχει ο προηγούμενος πάροχος, και οι οποίοι δέχονται εθελοντικά να αναληφθούν από τον(τους) νέο(ους) πάροχο(παρόχους) ή εξυπηρετούμενο δι' ιδίων μέσων χρήστη του αερολιμένα.
8. Τα κράτη μέλη περιορίζουν την απαίτηση της παραγράφου 6 στους υπαλλήλους του εξυπηρετούμενου δι' ιδίων μέσων χρήστη του αερολιμένα οι οποίοι ασχολούνται με την παροχή των υπηρεσιών εδάφους που ο εξυπηρετούμενος δι' ιδίων μέσων χρήστης του αερολιμένα έχει αποφασίσει να σταματήσει να παρέχει, και οι οποίοι δέχονται εθελοντικά να αναληφθούν από τον(τους) νέο(ους) πάροχο(παρόχους) ή εξυπηρετούμενο δι' ιδίων μέσων χρήστη του αερολιμένα.

---

<sup>17</sup> Οδηγία 2001/23/EK του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων - ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ.16.

9. Τα κράτη μέλη περιορίζουν την απαίτηση της παραγράφου 6 ώστε να είναι αναλογική με τον όγκο της δραστηριότητας που πραγματικά μεταφέρεται στον άλλο πάροχο ή εξυπηρετούμενο δι' ιδίων μέσων χρήστη του αερολιμένα.
10. Τα κράτη μέλη μπορούν, στο κατάλληλο επίπεδο, να αναθέσουν στους κοινωνικούς εταίρους να καθορίζουν μέσω συμφωνίας τις πρακτικές λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.
11. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

### *Άρθρο 13* *Νησιωτικοί αερολιμένες*

Για την επιλογή των παρεχόντων υπηρεσίες σε έναν αερολιμένα, όπως προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10, ένα κράτος μέλος δύναται να επεκτείνει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος και σε άλλους αερολιμένες της επικρατείας του υπό τον όρο ότι:

- α) οι αερολιμένες αυτοί βρίσκονται σε νήσους της ίδιας γεωγραφικής περιοχής και
- β) έκαστος των αερολιμένων αυτών έχει ετήσια κίνηση τουλάχιστον 100.000 επιβατών·
- γ) η επέκταση αυτή εγκρίνεται από την Επιτροπή.

Η απόφαση για την έγκριση της επέκτασης αποτελεί εκτελεστική πράξη η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 443 παράγραφος 2. Η παρούσα διάταξη δεν θίγει τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

### **ΤΜΗΜΑ 3 ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΙ' ΙΔΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ**

#### *Άρθρο 14* *Παρεκκλίσεις*

1. Όταν, σε έναν αερολιμένα, το δικαιολογούν συγκεκριμένοι περιορισμοί χώρου ή δυναμικότητας ιδίως σε συνάρτηση με τη συμφόρησή του και το ποσοστό χρησιμοποίησης του χώρου, οι οποίοι εμποδίζουν το άνοιγμα στην αγορά ή/και την άσκηση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων στον βαθμό που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό, το οικείο κράτος μέλος δύναται να αποφασίσει:
  - α) να περιορίσει σε όχι λιγότερο από δύο τον αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες για μία ή περισσότερες κατηγορίες φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, πλην εκείνων του άρθρου 6 παράγραφος 2, σε ολόκληρο τον αερολιμένα ή σε μέρος του, οπότε και ισχύει το άρθρο 6 παράγραφος 3·
  - β) να αναθέσει αποκλειστικά σε έναν και μόνον παρέχοντα υπηρεσίες μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους που αναφέρονται στο άρθρο 6

παράγραφος 2 για αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια επιβάτες ή 50.000 τόνους φορτίου·

- γ) να περιορίσει σε έναν ή δύο παρέχοντες υπηρεσίες μία ή περισσότερες κατηγορίες φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 για αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια επιβάτες ή 100.000 τόνους φορτίου. Στην περίπτωση περιορισμού σε δύο παρέχοντες υπηρεσίες εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 3·
- δ) να αναθέσει αποκλειστικά την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 σε περιορισμένο αριθμό χρηστών αερολιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω χρήστες επιλέγονται με βάση συναφή, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια.

2. Κάθε παρέκκλιση κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1:

- α) διευκρινίζει την ή τις κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους για τις οποίες χορηγείται παρέκκλιση και τους ειδικούς περιορισμούς χώρου ή δυναμικότητας που την δικαιολογούν·
- β) συνοδεύεται από σχέδιο κατάλληλων μέτρων με σκοπό να αρθούν αυτοί οι περιορισμοί.

3. Οι παρεκκλίσεις:

- α) δεν προκαλούν στρεβλώσεις ανταγωνισμού μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους και/ή των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων·
- β) δεν είναι ευρύτερες του αναγκαίου.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη ισχύος της, κάθε παρέκκλιση την οποία σκοπεύουν να χορηγήσουν βάσει της παραγράφου 1, καθώς και την αιτιολόγησή της.

5. Κατά την παραλαβή της κοινοποίησης, η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* περίληψη των αποφάσεων σχετικά με τις παρεκκλίσεις που της κοινοποιούνται και καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν σχόλια.

6. Η Επιτροπή εξετάζει εις βάθος την απόφαση παρέκκλισης που υποβάλλει το κράτος μέλος. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα προβεί σε λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης και μελέτη των μέτρων που προτείνει το κράτος μέλος για να διαπιστώσει την πραγματική ύπαρξη των προβαλλόμενων περιορισμών και την αδυναμία ανοίγματος στην αγορά και/ή την άσκηση της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων στον βαθμό που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

7. Έπειτα από την εξέταση αυτή και τη διαβούλευση με το οικείο κράτος μέλος, η Επιτροπή δύναται να εγκρίνει την απόφαση του κράτους μέλους ή να την απορρίψει εάν κρίνει ότι οι προβαλλόμενοι περιορισμοί δεν υφίστανται ή δεν είναι τόσο σημαντικοί ώστε να δικαιολογούν παρέκκλιση. Έπειτα από διαβούλευση με το οικείο κράτος μέλος, η Επιτροπή δύναται επίσης να απαιτήσει από το κράτος μέλος

να τροποποιήσει την έκταση της παρέκκλισης ή να την περιορίσει αποκλειστικά και μόνο στα τμήματα ενός αερολιμένα όπου οι προβαλλόμενοι περιορισμοί έχουν όντως διαπιστωθεί.

8. Η απόφαση της Επιτροπής λαμβάνεται το αργότερο εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση από το κράτος μέλος και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
9. Οι εκτελεστικές αποφάσεις που αναφέρεται στις παραγράφους 7 και 8 του παρόντος άρθρου εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 43 παράγραφος 2.
10. Η διάρκεια των παρεκκλίσεων τις οποίες χορηγούν τα κράτη μέλη κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 δεν δύναται να υπερβαίνει την τριετία εκτός από τις παρεκκλίσεις που χορηγούνται βάσει της παραγράφου 1 στοιχεία β) και γ). Το αργότερο έξι μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, για κάθε αίτηση παρέκκλισης πρέπει να λαμβάνεται νέα απόφαση του κράτους μέλους, η οποία υπόκειται επίσης στις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
11. Η διάρκεια των παρεκκλίσεων που χορηγούνται βάσει της παραγράφου 1 στοιχεία β) και γ) δεν δύναται να υπερβαίνει τη διετία. Ωστόσο, βάσει των διατυπώσεων της παραγράφου 1, ένα κράτος μέλος δύναται να ζητήσει μια εφάπαξ διετή παράταση της περιόδου αυτής. Η Επιτροπή αποφασίζει επί του αιτήματος αυτού. Η εκτελεστική απόφαση εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 43 παράγραφος 2.

#### *Άρθρο 15*

##### *Διαβουλεύσεις με τους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες του αερολιμένα*

Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα οργανώνει μια διαδικασία διαβούλευσης σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μεταξύ του ιδίου, της επιτροπής χρηστών αερολιμένα και των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εδάφους. Οι διαβουλεύσεις αφορούν, μεταξύ άλλων, τις τιμές των υπηρεσιών εδάφους που έτυχαν παρέκκλισης κατ' εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), καθώς και την οργάνωση της παροχής αυτών. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις πραγματοποιούνται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα καταγράφει τη συνάντηση αυτή και τα καταγεγραμμένα αποστέλλονται στην Επιτροπή κατόπιν αιτήσεώς της.

## **Κεφάλαιο IV — Διαδικασίες έγκρισης**

#### *Άρθρο 16*

##### *Υποχρέωση απόκτησης κατάλληλης έγκρισης αναγνωρισμένης σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ*

1. Σε αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη, δεν επιτρέπεται σε καμία επιχείρηση να παρέχει υπηρεσίες εδάφους, είτε ως παρέχων υπηρεσίες εδάφους ή ως χρήστης που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, εκτός εάν έχουν λάβει την αντίστοιχη έγκριση. Η επιχείρηση που

ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει έγκριση.

2. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μια αρμόδια αρχή («εγκρίνουσα αρχή») ανεξάρτητη από κάθε οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα να είναι υπεύθυνη για την έκδοση εγκρίσεων για την παροχή υπηρεσιών εδάφους.
3. Η εγκρίνουσα αρχή δεν χορηγεί ούτε διατηρεί σε ισχύ εγκρίσεις όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

#### *Άρθρο 17*

##### *Όροι για τη χορήγηση έγκρισης*

1. Η εγκρίνουσα αρχή ενός κράτους μέλους χορηγεί σε επιχείρηση έγκριση υπό την προϋπόθεση ότι:
  - α) έχει συσταθεί και εδρεύει σε κράτος μέλος·
  - β) η εταιρική δομή της επιτρέπει στην εγκρίνουσα αρχή να εφαρμόζει τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου·
  - γ) πληροί τους οικονομικούς όρους του άρθρου 18·
  - δ) πληροί την απόδειξη εντιμότητας του άρθρου 19·
  - ε) πληροί την απαίτηση για προσόντα του προσωπικού που ορίζεται στο άρθρο 20·
  - στ) πληροί τους όρους σχετικά με το εγχειρίδιο λειτουργίας όπως ορίζεται στο άρθρο 21·
  - ζ) πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης που καθορίζονται στο άρθρο 22.
2. Η παράγραφος 1 στοιχεία α), γ) και δ) δεν εφαρμόζεται στους χρήστες αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων οι οποίοι δεν παρέχουν υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους. Οι χρήστες του αερολιμένα στους οποίους έχει χορηγηθεί έγκριση για εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων δεν έχουν την άδεια να παρέχουν υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους βάσει της εν λόγω έγκρισης.
3. Επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για έγκριση ή που έχει λάβει έγκριση οφείλει να τηρεί τις εθνικές διατάξεις που αφορούν την κοινωνική προστασία, την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια του αερολιμένα όλων των κρατών μελών στα οποία δραστηριοποιείται.

#### *Άρθρο 18*

##### *Οικονομικοί όροι για τη χορήγηση έγκρισης*

1. Επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για έγκριση δεν πρέπει να είναι υπό καθεστώς αφερεγγυότητας ή σε παρόμοια κατάσταση ή να έχει κηρύξει πτώχευση.



2. Η εγκρίνουσα αρχή εκτιμά επιμελώς το κατά πόσον η επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για έγκριση μπορεί να αποδείξει ότι:
  - α) μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων της· και
  - β) μπορεί να ανταποκριθεί στις πάγιες και λειτουργικές δαπάνες που συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό της σχέδιο, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.
3. Για τους σκοπούς της εκτίμησης που προβλέπει η παράγραφος 1, κάθε αιτών υποβάλλει τους ελεγμένους ισολογισμούς του των δύο προηγούμενων οικονομικών ετών.
4. Για τους σκοπούς της εκτίμησης που προβλέπει η παράγραφος 2, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο τουλάχιστον για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις χρηματοοικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συνδεδεμένων επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης κάθε σημαντική πληροφορία, ιδίως τα ακόλουθα στοιχεία:
  - α) προβλεπόμενο ισολογισμό, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται ο λογαριασμός αποτελεσμάτων χρήσης για τα επόμενα τρία έτη·
  - β) προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας·
  - γ) λεπτομέρειες για τη χρηματοδότηση αγοράς/μίσθωσης εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης, ανά περίπτωση.

*Άρθρο 19*  
*Απόδειξη εντιμότητας*

1. Επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για έγκριση παρέχει αποδεικτικό καταβολής των φόρων της και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης κατά το πλέον πρόσφατο έτος για τα κράτη μέλη στα οποία αυτή ασκεί δραστηριότητα ή, στην περίπτωση που δεν ασκεί καμία δραστηριότητα στην Ένωση, για τη χώρα προέλευσής της.
2. Η επιχείρηση παρέχει επίσης αποδείξεις ότι τα πρόσωπα που θα διευθύνουν συνεχώς και πραγματικά τις δραστηριότητες της επιχείρησης είναι φερέγγυα ή δεν έχουν κηρύξει πτώχευση. Η εγκρίνουσα αρχή αποδέχεται ως επαρκή απόδειξη για τους υπηκόους των κρατών μελών την προσκόμιση εγγράφων που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο η επιχείρηση έχει συσταθεί και εδρεύει ή του κράτους μέλους στο οποίο το πρόσωπο έχει το μόνιμο τόπο κατοικίας του και τα οποία πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές.
3. Όταν το κράτος μέλος στο οποίο η επιχείρηση έχει συσταθεί και εδρεύει ή το κράτος μέλος όπου το πρόσωπο έχει το μόνιμο τόπο κατοικίας του δεν εκδίδουν τα έγγραφα

της παραγράφου 2, τα έγγραφα αυτά αντικαθίστανται από ένορκη δήλωση ή, στα κράτη μέλη όπου αυτή δεν προβλέπεται, από υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερόμενου ενώπιον αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής ή, όπου αρμόζει, συμβολαιογράφου ή αρμόδιου επαγγελματικού φορέα του κράτους μέλους στο οποίο η επιχείρηση έχει συσταθεί και εδρεύει ή του κράτους μέλους όπου το πρόσωπο έχει το μόνιμο τόπο κατοικίας του. Η διοικητική αρχή, ο συμβολαιογράφος ή ο αρμόδιος επαγγελματικός φορέας εκδίδουν πιστοποιητικό γνησιότητας της ένορκης ή της υπεύθυνης δήλωσης.

#### *Άρθρο 20* *Προσόντα του προσωπικού*

Επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για έγκριση πρέπει να αποδείξει ότι οι υπάλληλοί της διαθέτουν τα προσόντα, την επαγγελματική εμπειρία και το χρόνο υπηρεσίας που απαιτούνται για την άσκηση της δραστηριότητας για την οποία υποβάλλει αίτηση.

#### *Άρθρο 21* *Εγχειρίδιο λειτουργίας*

Επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για έγκριση παρέχει ένα εγχειρίδιο λειτουργίας για τις σχετικές δραστηριότητες το οποίο περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) οργανόγραμμα, διαχείριση προσωπικού, περιγραφή των αρμοδιοτήτων και των καθηκόντων, λογοδοσία·
- β) ικανότητα να λειτουργεί με ασφάλεια στο πλαίσιο ενός αερολιμένα·
- γ) πολιτική εξοπλισμού·
- δ) όρους για τα προσόντα του προσωπικού καθώς και αντίστοιχες απαιτήσεις εκπαίδευσης και σχέδιο εκπαίδευσης·
- ε) ασφάλεια και διαδικασίες διαχείρισης ποιότητας·
- στ) τυποποιημένες διαδικασίες χειρισμού, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού με τους χρήστες και τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων, συντονισμός των δραστηριοτήτων και ειδικές διαδικασίες χειρισμού σχετικά με συγκεκριμένους πελάτες·
- ζ) πολιτική παρέμβασης σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης·
- η) διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας.

#### *Άρθρο 22* *Απαιτήσεις ασφάλισης*

1. Οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων πρέπει να ασφαρίζονται σε σχέση με την ειδική ευθύνη τους όσον

αφορά τις υπηρεσίες εδάφους για ζημίες που προκλήθηκαν στην επικράτεια ενός κράτους μέλους και για τις οποίες υφίσταται δικαίωμα αποζημίωσης.

2. Η Επιτροπή έχει την εξουσία να ορίσει περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφάλισης και τα ελάχιστα ποσά με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 42.

### *Άρθρο 23* *Ισχύς της έγκρισης*

1. Η έγκριση ισχύει για περίοδο πέντε ετών.
2. Η έγκριση ισχύει για τις κατηγορίες και/ή υποκατηγορίες που καθορίζονται στην έγκριση.
3. Ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους πρέπει, εφόσον του ζητηθεί, να είναι πάντοτε σε θέση να αποδεικνύει στην αρμόδια εγκρίνουσα αρχή ότι ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.
4. Η αρμόδια εγκρίνουσα αρχή παρακολουθεί τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Εξετάζει ούτως ή άλλως τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές στις εξής περιπτώσεις:
  - α) σε περίπτωση που υπάρχουν υπόνοιες για την ύπαρξη πιθανού προβλήματος· ή
  - β) κατόπιν αίτησης εγκρίνουσας αρχής άλλου κράτους μέλους· ή
  - γ) κατόπιν αίτησης της Επιτροπής.
5. Η έγκριση πρέπει να υποβάλλεται εκ νέου για νέα έγκριση όταν επιχείρηση παροχής υπηρεσιών εδάφους:
  - α) δεν έχει ξεκινήσει τις δραστηριότητές της εντός δώδεκα μηνών από τη χορήγηση της έγκρισης· ή
  - β) έχει παύσει τη λειτουργία της επί δώδεκα και πλέον μήνες.
6. Η επιχείρηση παροχής υπηρεσιών εδάφους ενημερώνει την εγκρίνουσα αρχή:
  - α) εκ των προτέρων για κάθε ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων της·
  - β) σε περίπτωση που έχει κινηθεί διαδικασία αφερεγγυότητας για την επιχείρηση.

### *Άρθρο 24* *Ανάκληση της έγκρισης*

1. Η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή την έγκριση εφόσον ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους ή ο χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων δεν πληροί, από δική του υπαιτιότητα, τα κριτήρια του παρόντος κεφαλαίου. Οι λόγοι ανάκλησης κοινοποιούνται στον παρέχοντα υπηρεσίες ή στον χρήστη

αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων και στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών.

2. Η εγκρίνουσα αρχή ανακαλεί την έγκριση εφόσον ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους παρέχει στην εγκρίνουσα αρχή εκ προθέσεως ή εξ αμελείας πληροφορίες εσφαλμένες για σημαντικά στοιχεία.

#### *Άρθρο 25* *Αποφάσεις έγκρισης*

1. Η εγκρίνουσα αρχή αποφασίζει επί της αίτησης το συντομότερο δυνατό και το αργότερο δύο μήνες μετά την υποβολή όλων των απαραίτητων πληροφοριών, αφού λάβει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση κοινοποιείται στον αιτούντα και στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών. Σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.
2. Η έγκριση δύναται να μην χορηγείται μόνον όταν ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους ή ο χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων δεν πληροί, από δική του υπαιτιότητα, τα κριτήρια του παρόντος κεφαλαίου.
3. Οι διαδικασίες για τη χορήγηση και την ανάκληση εγκρίσεων δημοσιεύονται από την εγκρίνουσα αρχή, η οποία ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

#### *Άρθρο 26* *Αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων*

Έγκριση που εκδίδεται σε κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο πρέπει να επιτρέπει σε έναν φορέα εκμετάλλευσης να παρέχει υπηρεσίες εδάφους, είτε ως παρέχων υπηρεσίες εδάφους είτε ως χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων, σε όλα τα κράτη μέλη που υπόκεινται στους όρους που ορίζονται στην έγκριση και με την επιφύλαξη των περιορισμών πρόσβασης στην αγορά σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 14.

## **Κεφάλαιο V — Υποχρέωση των οργανισμών διαχείρισης αερολιμένων και κεντρικών υποδομών**

#### *Άρθρο 27* *Πρόσβαση σε κεντρικές υποδομές και εγκαταστάσεις*

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται μόνο στους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη.
2. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα δημοσιεύει κατάλογο των κεντρικών υποδομών του αερολιμένα.
3. Η διαχείριση των κεντρικών υποδομών μπορεί να προορίζεται αποκλειστικά στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα ή σε άλλον οργανισμό, γεγονός που μπορεί να καταστήσει υποχρεωτική τη χρήση των εν λόγω υποδομών από τους παρέχοντες

υπηρεσίες εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων. Η διαχείριση των υποδομών αυτών πραγματοποιείται κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και αμερόληπτο.

4. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα, ή, ανά περίπτωση, η δημόσια αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που ελέγχει τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, αποφασίζει με αντικειμενικά κριτήρια και έπειτα από διαβούλευση με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και με τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα, σχετικά με τις υποδομές που πρέπει να θεωρούνται κεντρικές. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα, ή, ανά περίπτωση, η δημόσια αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που ελέγχει τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, διασφαλίζει ότι κάθε υποδομή ή εγκατάσταση που εμπίπτει στον ορισμό της «κεντρικής υποδομής» πρέπει να χαρακτηρίζεται ως τέτοια και ότι οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο πληρούνται για την εν λόγω υποδομή ή εγκατάσταση.
5. Σε περίπτωση που η επιτροπή χρηστών αερολιμένα διαφωνεί με την απόφαση του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα σχετικά με τη συγκέντρωση ή μη μιας υποδομής ή με το εύρος της συγκέντρωσης, δύναται να ζητήσει από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή του οικείου κράτους μέλους να αποφασίσει κατά πόσον η σχετική υποδομή πρόκειται να καταστεί ή όχι κεντρική και σε ποιο βαθμό.
6. Οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων έχουν ανοιχτή πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές, στις κεντρικές υποδομές και στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα στο βαθμό που απαιτείται ώστε να μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, κατά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής ή, κατά περίπτωση, η δημόσια αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που ελέγχει τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα ή, κατά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής δύναται να λάβει την εν λόγω πρόσβαση υπό όρους που είναι κατάλληλοι, αντικειμενικοί, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις.
7. Ο χώρος παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα πρέπει να κατανέμεται μεταξύ των διαφόρων παρεχόντων υπηρεσίες και μεταξύ των διαφόρων χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχόμενων, στο μέτρο που είναι αναγκαίο για την άσκηση των δικαιωμάτων τους και για τη διασφάλιση ουσιαστικού και θεμιτού ανταγωνισμού, με βάση κατάλληλους, αντικειμενικούς, διαφανείς και αμερόληπτους κανόνες και κριτήρια.
8. Εάν μια απόφαση σχετικά με το εύρος των κεντρικών υποδομών υποβληθεί στην ανεξάρτητη εποπτική αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2009/12/EK.

#### *Άρθρο 28*

##### *Τέλη για κεντρικές υποδομές και εγκαταστάσεις*

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται μόνο στους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη.

2. Σε περίπτωση που η χρήση των κεντρικών υποδομών ή αερολιμενικών εγκαταστάσεων υπόκειται σε τέλος, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, ανά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής διασφαλίζει ότι το ύψος των τελών καθορίζεται με βάση κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια.
3. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, ανά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής, δικαιούται να ανακτήσει το κόστος της και να κάνει μια εύλογη απόδοση του κέρδους από τα τέλη που χρεώνονται. Τα τέλη αποτελούν αντιπαροχή για την υπηρεσία.
4. Τυχόν τέλη που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καθορίζονται σε επίπεδο μεμονωμένου αερολιμένα μετά από διαβούλευση με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και με τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, ανά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής, παρέχει ετησίως στην επιτροπή χρηστών αερολιμένα και στις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα πληροφορίες σχετικά με τις συνιστώσες που χρησιμεύουν ως βάση για τον καθορισμό των τελών. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:
  - α) κατάλογο των διαφόρων υπηρεσιών και υποδομών που παρέχονται έναντι του εισπραττόμενου τέλους·
  - β) τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των τελών·
  - γ) γενική διάρθρωση του κόστους σε σχέση με τις καλυπτόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, που σχετίζονται με τα τέλη·
  - δ) τα έσοδα από τα διάφορα τέλη, το συνολικό κόστος των υπηρεσιών που καλύπτονται από αυτά και την απόδοση του κέρδους·
  - ε) στοιχεία για οποιαδήποτε χρηματοδότηση από δημόσιες αρχές όσον αφορά τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που σχετίζονται με τα τέλη·
  - στ) την προβλεπόμενη έκβαση οποιωνδήποτε προτεινόμενων μειζόνων επενδύσεων ως προς τα αποτελέσματα που έχουν για τη χωρητικότητα του αερολιμένα.
5. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα δημοσιεύει το ύψος των τελών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς καταλόγου των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε να αποδεικνύεται ότι τυχόν τέλη που εισπράττονται για την παροχή κεντρικών υποδομών, χώρου για τις υπηρεσίες εδάφους και βασικών υπηρεσιών που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εδάφους χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την ανάκτηση του συνόλου ή μέρους των σχετικών δαπανών. Ανάλογα με την περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής, γνωστοποιεί το ύψος των τελών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς καταλόγου των παρεχόμενων υπηρεσιών, στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα.
6. Σε περίπτωση που η επιτροπή χρηστών αερολιμένα διαφωνεί με τέλος που ορίζει ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, ανά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης

της κεντρικής υποδομής, μπορεί να ζητήσει από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή του κράτους μέλους να αποφασίζει σχετικά με το ύψος του τέλους.

7. Εάν μια απόφαση σχετικά με το ύψος των τελών υποβληθεί στην ανεξάρτητη εποπτική αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2009/12/EK.

#### *Άρθρο 29* *Νομικός διαχωρισμός*

1. Στους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή ο φορέας διαχείρισης της κεντρικής υποδομής ιδρύει, σε περίπτωση που παρέχει υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους, μια ξεχωριστή νομική οντότητα για την παροχή αυτών των υπηρεσιών εδάφους.

Η οντότητα αυτή πρέπει να είναι ανεξάρτητη από άποψη νομικής μορφής, οργάνωσης και λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε οντότητα που ασχολείται με τη διαχείριση των υποδομών του αερολιμένα, όπου ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους, καθώς και από οποιαδήποτε οντότητα που ασχολείται με κεντρικές υποδομές, όπου ο φορέας διαχείρισης της κεντρικής υποδομής παρέχει υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους.

2. Στους αερολιμένες με ετήσια κίνηση που ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη, οι υπεύθυνοι για τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών ή τη διαχείριση των κεντρικών υποδομών δεν μπορούν να συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην εταιρική δομή του ανεξάρτητου φορέα παροχής υπηρεσιών εδάφους.
3. Το νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες εδάφους, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν μπορεί να λαμβάνει οικονομικές διευκολύνσεις από αεροναυτικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών σε περιπτώσεις όπου ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει υπηρεσίες εδάφους, ή από αεροναυπηγικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διαχείριση των κεντρικών υποδομών σε περιπτώσεις που ο φορέας διαχείρισης των κεντρικών υποδομών παρέχει υπηρεσίες εδάφους οι οποίες θα επέτρεπαν στο νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες εδάφους να μειώσει τις τιμές που χρεώνει για τις υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους.
4. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως «αεροναυτικές δραστηριότητες» ενός οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα νοείται κάθε δραστηριότητα που διεξάγει ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα στον αντίστοιχο αερολιμένα ή οποία σχετίζεται με την παροχή υπηρεσιών ή υποδομών στους χρήστες των αερολιμένων, στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και τη δραστηριότητά τους στις αερομεταφορές, ή στους επιβάτες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα, όπως η είσπραξη των αερολιμενικών τελών, η κατανομή των υποδομών και εγκαταστάσεων, η ασφάλεια και τα μέτρα ασφαλείας στον αερολιμένα. Στις μη αεροναυτικές δραστηριότητες περιλαμβάνονται δραστηριότητες διαχείρισης ακίνητης περιουσίας ή οποιαδήποτε δραστηριότητα σε τομέα διαφορετικό από τις αερομεταφορές.

5. Κατά το κλείσιμο κάθε οικονομικού έτους ένας ανεξάρτητος ελεγκτής ελέγχει την κατάσταση και δηλώνει δημόσια ότι δεν έχει λάβει χώρα τέτοιου είδους χρηματική διεπίδότηση. Σε περίπτωση που η νομική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες εδάφους λαμβάνει διεπίδότηση από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, ο φορέας διαχείρισης των υποδομών του αερολιμένα ή ο φορέας που διαχειρίζεται τις κεντρικές υποδομές αποδεικνύει ότι η διεπίδότηση αυτή συμμορφώνεται με την παράγραφο 3.

## **Κεφάλαιο VI — Συντονισμός δραστηριοτήτων και ποιότητας**

### *Άρθρο 30*

*Ρόλος του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα για το συντονισμό των υπηρεσιών εδάφους*

1. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα είναι υπεύθυνος για το σωστό συντονισμό των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών εδάφους στον αερολιμένα του. Ως συντονιστής εδάφους, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα διασφαλίζει, ειδικότερα, ότι οι δραστηριότητες των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους και των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων συμμορφώνονται με τους κανόνες συμπεριφοράς του αερολιμένα όπως ορίζονται στο άρθρο 31.
2. Επιπλέον, στους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη:
  - α) οι εργασίες των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους και των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας, όπως ορίζονται στο άρθρο 32·
  - β) ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα διασφαλίζει ότι οι εργασίες των παρεχόντων υπηρεσιών εδάφους και των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων συντονίζονται μέσω της συλλογικής λήψης αποφάσεων στον αερολιμένα (ΣΛΑ) και μέσω ενός κατάλληλου σχεδίου έκτακτης ανάγκης.
3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν τους κανόνες ανταγωνισμού της Ένωσης.
4. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων που παρουσιάζονται στην παράγραφο 2, στον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων του Eurocontrol. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων παρέχει μια ενοποιημένη έκθεση στην Επιτροπή.
5. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα υποβάλλει έκθεση στην εθνική εγκρίνουσα αρχή αναφέροντας τυχόν προβλήματα με τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ή με τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων στο αερολιμένα τους.



*Άρθρο 31*  
*Κανόνες συμπεριφοράς*

1. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «κανόνες συμπεριφοράς» νοείται κάθε κανόνας που καθορίζεται από τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, δημόσια αρχή ή οποιοδήποτε άλλο φορέα που ελέγχει το αεροδρόμιο για την εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα.
2. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα, μια δημόσια αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που ελέγχει το αεροδρόμιο μπορεί να θεσπίζει κανόνες συμπεριφοράς.
3. Οι κανόνες συμπεριφοράς συμμορφώνονται με τις ακόλουθες αρχές:
  - α) εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις στους διαφόρους παρέχοντες υπηρεσίες και χρήστες αερολιμένων·
  - β) συνδέονται με τον επιδιωκόμενο στόχο·
  - γ) δεν καταλήγουν, στην πράξη, σε μείωση της πρόσβασης στην αγορά ή της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε επίπεδο κατώτερο από το προβλεπόμενο στον παρόντα κανονισμό.
4. Το κράτος μέλος δύναται, ενδεχομένως κατόπιν προτάσεως του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα:
  - α) να απαγορεύει στον παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους ή στο χρήστη αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων να παρέχει υπηρεσίες εδάφους ή να εξυπηρετείται, εφόσον ο εν λόγω παρέχων υπηρεσίες ή ο χρήστης δεν συμμορφώνεται με τους κανόνες συμπεριφοράς·
  - β) να επιβάλλει στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους στον αερολιμένα να συμμετέχουν ισότιμα και χωρίς διακρίσεις στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος που προβλέπονται από τους εθνικούς νόμους ή κανόνες, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης συνεχούς παροχής των υπηρεσιών.

*Άρθρο 32*  
*Ελάχιστα πρότυπα ποιότητας*

1. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «ελάχιστα πρότυπα ποιότητας» νοούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας για τις υπηρεσίες εδάφους.
2. Στους αερολιμένες με ετήσια κίνηση που ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή σε 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη, ο οργανισμός διαχείρισης του αεροδρομίου ή, ανά περίπτωση, η δημόσια αρχή ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που ελέγχει τον αερολιμένα καθορίζει ελάχιστα πρότυπα ποιότητας για την εκτέλεση των υπηρεσιών εδάφους.
3. Οι παρέχοντες υπηρεσίες και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων πληρούν τα συγκεκριμένα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας. Επιπλέον, οι χρήστες

των αερολιμένων και οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας στις συμβατικές σχέσεις τους.

4. Τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας καλύπτουν συγκεκριμένα τους ακόλουθους τομείς: λειτουργικές επιδόσεις, εκπαίδευση, πληροφορίες και βοήθεια στους επιβάτες, ιδίως όπως προβλέπεται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>18</sup> και του κανονισμού ΕΚ (αριθ.) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>19</sup>, ΣΛΑ, ασφάλεια, προστασία, μέτρα έκτακτης ανάγκης, και το περιβάλλον.
5. Τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας πρέπει να είναι δίκαια, διαφανή, αμερόληπτα και με την επιφύλαξη της ισχύουσας νομοθεσίας της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Πρέπει να είναι συνεπή, αναλογικά και κατάλληλα σε σχέση με την ποιότητα της λειτουργίας των αερολιμένων. Σε αυτό το πλαίσιο λαμβάνεται δεόντως υπόψη η ποιότητα των τελωνείων, της ασφάλειας των αερολιμένων και των μεταναστευτικών διαδικασιών.
6. Τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές που θέτει η Επιτροπή. Η Επιτροπή έχει την εξουσία να θεσπίζει τις εν λόγω προδιαγραφές με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 42.
7. Πριν από τη θέσπιση αυτών των προτύπων ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα πραγματοποιεί διαβουλεύσεις με την επιτροπή χρηστών αερολιμένα και τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους.

### *Άρθρο 33*

*Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με την εκτέλεση των υπηρεσιών εδάφους*

1. Στους αερολιμένες με ετήσια κίνηση που ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή σε 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τρία συνεχόμενα έτη, οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις λειτουργικές επιδόσεις τους στην Επιτροπή.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να θεσπίζει λεπτομερείς προδιαγραφές σχετικά με το περιεχόμενο και την διάδοση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 42.

### *Άρθρο 34* *Εκπαίδευση*

1. Οι παρέχοντες υπηρεσίες και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων διασφαλίζουν ότι όλοι οι υπάλληλοί τους που συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών και των εποπτικών αρχών, συμμετέχουν τακτικά σε ειδικά και επαναλαμβανόμενα εκπαιδευτικά προγράμματα ώστε να μπορούν να ασκούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.

---

<sup>18</sup> ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1.

<sup>19</sup> ΕΕ L 204 της 26.07.2006, σ. 1.

2. Κάθε υπάλληλος που συμμετέχει στην παροχή υπηρεσιών εδάφους πρέπει να παρακολουθεί τουλάχιστον για δύο ημέρες το πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με τα καθήκοντα που του ανατίθενται. Κάθε υπάλληλος πρέπει να παρακολουθεί τη σχετική εκπαίδευση, κατά την ανάληψη μιας νέας θέσης εργασίας ή όταν του έχει ανατεθεί ένα νέο έργο.
3. Όπου απαιτείται για την εν λόγω δραστηριότητα των υπηρεσιών εδάφους, η εκπαίδευση καλύπτει τουλάχιστον:
  - α) ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου της ασφάλειας, ασφάλεια της λειτουργίας, εξοπλισμό ασφαλείας και διαχείριση των απειλών ως προς την ασφάλεια·
  - β) επικίνδυνα εμπορεύματα·
  - γ) ασφάλεια στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα, συμπεριλαμβάνοντας τη φιλοσοφία ασφαλείας, κανονισμούς ασφαλείας, κινδύνους, ανθρώπινους παράγοντες, σήμανση και σηματοδότηση στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα, καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, πρόληψη ζημίας από ξένα αντικείμενα (FOD), ατομική προστασία, παρ' ολίγον ατυχήματα-συμβάντα και επίβλεψη της ασφάλειας του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα·
  - δ) εκπαίδευση των οδηγών στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των γενικών αρμοδιοτήτων και διαδικασιών (διαδικασίες μειωμένης ορατότητας), του εξοπλισμού των οχημάτων, κανόνες των αερολιμένων, και τη διαρρύθμιση των περιοχών κίνησης και ελιγμών·
  - ε) λειτουργίες και διαχείριση εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης του εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης και τις λειτουργίες του·
  - στ) έλεγχο του φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της γενικής ικανότητας και γνώσης του βάρους και της ζυγοστάθμισης, των διαρθρωτικών περιορισμών φορτίου στο αεροσκάφος, μονάδων φόρτωσης, φόρτωσης χύδην φορτίων, φύλλων φορτίου, πινάκων/γραφημάτων ζυγοστάθμισης, οδηγιών φόρτωσης, μηνυμάτων φόρτωσης και του ελέγχου φόρτωσης επικίνδυνων εμπορευμάτων·
  - ζ) λειτουργική εκπαίδευση για την εξυπηρέτηση επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης για τη γέφυρα επιβίβασης και την ενημέρωση των επιβατών και την παροχή βοήθειας σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 1107/2006·
  - η) λειτουργική εκπαίδευση για τη διακίνηση των αποσκευών·
  - θ) υπηρεσίες αεροσκάφους και εκπαίδευση φόρτωσης·
  - ι) κίνηση στο έδαφος των αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών σχετικά με τις κινήσεις εδάφους των αεροσκαφών, της λειτουργίας του εξοπλισμού, διαδικασιών σύνδεσης και αποσύνδεσης εξοπλισμού-αεροσκάφους, χειρονομιών κινήσεων εδάφους για τα αεροσκάφη, και παροχή βοήθειας στις κινήσεις εδάφους αεροσκαφών·

- ια) διαχείριση φορτίου και ταχυδρομείου, συμπεριλαμβανομένων των εφαρμοστέων απαγορεύσεων και περιορισμών στην εμπορία αγαθών·
  - ιβ) εκπαίδευση για το συντονισμό της φόρτωσης-εκφόρτωσης αεροσκαφών·
  - ιγ) περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου των διαρροών, τη διαχείριση απόρριψης και διάθεσης αποβλήτων·
  - ιδ) μέτρα έκτακτης ανάγκης και διαχείριση περιστατικών έκτακτης ανάγκης·
  - ιε) συστήματα υποβολής αναφορών·
  - ιστ) έλεγχος ποιότητας εξωτερικών υπηρεσιών.
4. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων υποβάλλει ετήσια έκθεση σχετικά με τη συμμόρφωση με την υποχρέωση εκπαίδευσής του στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα.

*Άρθρο 35*  
*Υπεργολαβία*

1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3 και 4, οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους δύναται να αναθέτουν με υπεργολαβία.
2. Οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων μπορούν να αναθέτουν με υπεργολαβία υπηρεσίες εδάφους μόνο σε περίπτωση που δεν είναι προσωρινά σε θέση να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων για λόγους ανωτέρας βίας.
3. Οι υπεργολάβοι δεν δύναται να αναθέτουν με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών εδάφους.
4. Ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεν δύναται να αναθέτει με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών εδάφους, εκτός εάν δεν είναι προσωρινά σε θέση να παράσχει αυτές τις υπηρεσίες εδάφους για λόγους ανωτέρας βίας.
5. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων ο οποίος χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους υπεργολάβους διασφαλίζει ότι οι υπεργολάβοι συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
6. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων ο οποίος χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους υπεργολάβους γνωστοποιεί στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα το όνομα και τις δραστηριότητες των εν λόγω υπεργολάβων.
7. Σε περίπτωση που ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους υποβάλει αίτηση για την έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών εδάφους στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής που προβλέπεται στο άρθρο 7, πρέπει να αναφέρει τον αριθμό, τις δραστηριότητες και τα ονόματα των υπεργολάβων που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει.

## Κεφάλαιο VII — Διεθνείς σχέσεις

### Άρθρο 36

#### Σχέσεις με τρίτες χώρες

1. Με την επιφύλαξη των διεθνών δεσμεύσεων της Ένωσης, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 43 παράγραφος 3, να αποφασίσει ότι ένα κράτος μέλος ή κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα, όπως η πλήρης ή μερική αναστολή του δικαιώματος πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών εδάφους εντός της επικρατείας του σε σχέση με τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων της εν λόγω τρίτης χώρας, προκειμένου να επανορθωθεί η διακριτική μεταχείριση της τρίτης χώρας, όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι μια τρίτη χώρα, σε ό, τι αφορά την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους ή την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων:
  - α) δεν επιφυλάσσει *de jure* ή *de facto*, στους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων ενός κράτους μέλους, μεταχείριση ανάλογη προς τη μεταχείριση που επιφυλάσσει το κράτος μέλος στους παρέχοντες υπηρεσίες ή τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων της συγκεκριμένης τρίτης χώρας στους αερολιμένες της· ή
  - β) επιφυλάσσει *de jure* ή *de facto*, στους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων ενός κράτους μέλους λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση από εκείνη που παρέχει στους δικούς του παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων ενός κράτους μέλους· ή
  - γ) επιφυλάσσει, στους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων άλλων τρίτων χωρών, ευνοϊκότερη μεταχείριση από ό,τι στους παρέχοντες υπηρεσίες και τους χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων ενός κράτους μέλους.
2. Ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων από τρίτη χώρα λογίζεται ως νομικό ή φυσικό πρόσωπο που έχει συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία της εν λόγω τρίτης χώρας και έχει την καταστατική του έδρα, την κεντρική διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή του στο έδαφος της εν λόγω τρίτης χώρας.
3. Η Ένωση και/ή τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης στην αγορά τρίτων χωρών, δεν πρέπει να υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ των χρηστών αερολιμένων που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους και άλλων παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους της Ένωσης.

## Κεφάλαιο VIII — Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης

### Άρθρο 37

#### *Υποχρεώσεις των κρατών μελών για υποβολή εκθέσεων*

1. Πριν από την 1η Ιουλίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των αερολιμένων που υπόκεινται σε έναν τουλάχιστον από τους περιορισμούς σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 ή στο άρθρο 14.
2. Πριν από την 1η Ιουλίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους και των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων ο οποίος έχει εγκριθεί από το κράτος μέλος σύμφωνα με το κεφάλαιο IV για τις διαδικασίες έγκρισης.

### Άρθρο 38

#### *Δημοσίευση των καταλόγων των αερολιμένων*

Στο τέλος κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) κατάλογο των αερολιμένων της Ένωσης των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 5 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 100.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη·
- β) κατάλογο των αερολιμένων της Ένωσης των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται σε τουλάχιστον 2 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή 50.000 τόνους φορτίου για τουλάχιστον τα τρία προηγούμενα έτη·
- γ) κατάλογο των αερολιμένων της Ένωσης που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση·
- δ) κατάλογο των αερολιμένων που υπόκεινται σε περιορισμούς σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 ή το άρθρο 14·
- ε) κατάλογο των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους και των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων που εγκρίνονται σύμφωνα με το κεφάλαιο IV για τις διαδικασίες έγκρισης.

### Άρθρο 39

#### *Έκθεση αξιολόγησης και ενημέρωσης*

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το αργότερο 5 έτη από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεση αποτιμάται ειδικότερα τυχόν σημαντικός αντίκτυπος στην ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους, της απασχόλησης και των συνθηκών εργασίας. Η έκθεση περιλαμβάνει το ακόλουθο σύνολο βασικών δεικτών και κριτηρίων για ένα δείγμα αερολιμένων:

- α) μέσο αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους σε αερολιμένες της ΕΕ, για τις 11 κατηγορίες υπηρεσιών·
  - β) τον αριθμό των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων σε κάθε αερολιμένα της Ένωσης, για τις 11 κατηγορίες υπηρεσιών·
  - γ) τον αριθμό των αερολιμένων, όπου ο αριθμός των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους είναι περιορισμένος, και την αξία του(των) περιορισμού(-ών)·
  - δ) τον αριθμό των εταιρειών που έχουν την έγκριση ενός κράτους μέλους και δραστηριοποιούνται σε άλλο κράτος μέλος·
  - ε) γνώμη των ενδιαφερομένων σχετικά με το σύστημα έγκρισης (κριτήρια έγκρισης, ζητήματα εφαρμογής, τιμή κ.λπ.)·
  - στ) τον αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους και των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων οι οποίοι λειτουργούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση (συνολικά)·
  - ζ) τιμή και σύστημα διαχείρισης των κεντρικών υποδομών σε κάθε αερολιμένα·
  - η) το μερίδιο αγοράς του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα στις υπηρεσίες εδάφους σε κάθε αερολιμένα, για τις 11 κατηγορίες υπηρεσιών·
  - θ) το μερίδιο αγοράς των χρηστών αερολιμένων που εξυπηρετούν τρίτους σε κάθε αερολιμένα, για όλες τις κατηγορίες των υπηρεσιών·
  - ι) ατυχήματα που αφορούν τις υπηρεσίες εδάφους·
  - ια) τη γνώμη των ενδιαφερομένων σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες από την άποψη της ικανότητας του προσωπικού, του περιβάλλοντος, της προστασίας, και του συντονισμού των δραστηριοτήτων (ΣΛΑ, μέτρα έκτακτης ανάγκης, εκπαίδευση στο πλαίσιο του αερολιμένα, υπεργολαβία)·
  - ιβ) τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας για τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους·
  - ιγ) περιεχόμενο της εκπαίδευσης·
  - ιδ) μεταφορά προσωπικού και τις επιπτώσεις της για την προστασία των εργαζομένων·
  - ιε) την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας στον τομέα των υπηρεσιών εδάφους.
2. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τη συλλογή πληροφοριών για την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.
3. Με βάση την εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει εάν είναι αναγκαία αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

## **Κεφάλαιο IX – Κοινωνική προστασία**

### *Άρθρο 40 Κοινωνική προστασία*

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και έχοντας υπόψη τις λοιπές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

## **Κεφάλαιο X — Προσφυγή κατά αποφάσεων και μεμονωμένων μέτρων**

### *Άρθρο 41 Δικαίωμα προσφυγής*

1. Τα κράτη μέλη ή, ανά περίπτωση, οι οργανισμοί διαχείρισης των αερολιμένων διασφαλίζουν ότι κάθε μέρος με έννομο συμφέρον έχει το δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων ή των μεμονωμένων μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 (υπηρεσίες εδάφους σε τρίτους), άρθρα 7 έως 10 (διαδικασία επιλογής), το άρθρο 13 (νησιωτικοί αερολιμένες), τα άρθρα 23 και 24 (εγκριτικές αποφάσεις), το άρθρο 27 (πρόσβαση στις κεντρικές υποδομές και εγκαταστάσεις), το άρθρο 28 (τέλη για τις κεντρικές υποδομές και εγκαταστάσεις) Το άρθρο 31 (κανόνες συμπεριφοράς) και το άρθρο 32 (ελάχιστα πρότυπα ποιότητας).
2. Προσφυγή μπορεί να ασκηθεί ενώπιον εθνικού δικαστηρίου ή δημόσιας αρχής, διαφορετικής από τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα και, ανά περίπτωση, ανεξάρτητα από τη δημόσια αρχή που ελέγχει τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα. Καθόσον προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, η προσφυγή υποβάλλεται ενώπιον της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής.

## **Κεφάλαιο XI – Διατάξεις για τις εκτελεστικές αρμοδιότητες και την εξουσιοδότηση**

### *Άρθρο 42 Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η ανάθεση της εξουσίας που αναφέρεται στα άρθρα 22, 32 και 33 ισχύει επ' αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η ανάθεση εξουσίας κατά τα άρθρα 22, 32 και 33 δύναται να ανακαλείται ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην



*Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Η απόφαση δεν θίγει την εγκυρότητα καμίας από τις ήδη ισχύουσες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 22, 32 και 33 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτήν είτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε το Συμβούλιο εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή για το ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### *Άρθρο 43 Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί μέσω γραπτής διαδικασίας, η διαδικασία αυτή θα ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, όταν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.
3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί μέσω γραπτής διαδικασίας, η διαδικασία αυτή θα ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, όταν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

## **Κεφάλαιο XII — Τελικές διατάξεις**

#### *Άρθρο 44 Κατάργηση*

Η οδηγία 96/67/ΕΟΚ καταργείται από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

*Άρθρο 45*  
*Μεταβατικές διατάξεις*

1. Η άδεια των παρεχόντων υπηρεσίες που επιλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 96/67/EK πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξακολουθεί να ισχύει σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου μέχρι την παρέλευση της αρχικά προβλεπόμενης περιόδου επιλογής.
2. Στους αερολιμένες, στους οποίους έχουν επιλεγεί μόνο δύο παρέχοντες υπηρεσίες ανά κατηγορία υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/67/EK και όπου θα επιλέγονται τουλάχιστον τρεις παρέχοντες υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, η διαδικασία επιλογής, σύμφωνα με τα άρθρα 7 έως 13 του παρόντος κανονισμού πρέπει να οργανώνεται κατά τρόπο ώστε ο τρίτος παρέχων υπηρεσίες να επιλέγεται και να είναι σε θέση να αρχίσει να ασκεί τις δραστηριότητές του το αργότερο εντός ενός έτους από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
3. Εγκρίσεις που εκδόθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/67/EK, εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους, και εν πάση περιπτώσει όχι για περισσότερο από δύο έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
4. Σε περίπτωση που έχει χορηγηθεί έγκριση σε επιχείρηση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η εν λόγω επιχείρηση αιτείται εντός δύο μηνών την ακύρωση οποιασδήποτε έγκρισης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/67/EK. Ωστόσο, εάν μια έγκριση που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου πρόκειται να λήξει εντός δύο μηνών από την έκδοση νέας έγκρισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η επιχείρηση δεν υποχρεούται να ζητήσει την ακύρωση.
5. Το άρθρο 26 του παρόντος κανονισμού δεν ισχύει για τις εγκρίσεις που εκδόθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/67/EK.

*Άρθρο 46*  
*Έναρξη ισχύος και εφαρμογή*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για XX.XX.20XX [18 μήνες από την ημερομηνία έκδοσής του].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ

1. Η διαχείριση και εποπτεία εδάφους περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 1.1. τις υπηρεσίες αντιπροσώπευσης και επαφών με τις τοπικές αρχές ή με κάθε άλλο πρόσωπο, τις πληρωμές που πραγματοποιούνται για λογαριασμό του χρήστη αερολιμένα και την παροχή χώρων στους αντιπροσώπους του·
  - 1.2. τον έλεγχο της φόρτωσης, των μηνυμάτων και των τηλεπικοινωνιών·
  - 1.3. το χειρισμό, την αποθήκευση, και τη διοίκηση των μονάδων φόρτωσης·
  - 1.4. κάθε άλλη υπηρεσία εποπτείας πριν, κατά ή μετά την πτήση και κάθε άλλη διοικητική υπηρεσία που ζητεί ο χρήστης αερολιμένα·
2. Η εξυπηρέτηση επιβατών περιλαμβάνει την παροχή κάθε είδους πληροφορίας και βοήθειας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προβλέπονται στο πλαίσιο της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών-κατά την αναχώρηση, την άφιξη, τη διέλευση ή την ανταπόκριση, ιδίως τον έλεγχο εισιτηρίων, τίτλων ταξιδιού, την παράδοση των αποσκευών και τη μεταφορά τους μέχρι τα συστήματα διαλογής.
3. Οι υπηρεσίες αποσκευών περιλαμβάνουν τη διαχείριση των αποσκευών στην αίθουσα διαλογής, τη διαλογή τους, την προετοιμασία τους ενόψει της αναχώρησης, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους από τα συστήματα που τις μεταφέρουν από το αεροσκάφος στην αίθουσα διαλογής και αντιστρόφως, καθώς και τη μεταφορά αποσκευών από την αίθουσα διαλογής στην αίθουσα διανομής.
4. Οι υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 4.1. για το φορτίο: τόσο κατά την εξαγωγή όσο και κατά την εισαγωγή του ή τη διέλευση, την πρακτική διαχείρισή του, τη διεκπεραίωση των σχετικών εγγράφων, τις τελωνειακές διατυπώσεις και κάθε άλλο συντηρητικό μέτρο που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μερών ή απαιτείται από τις περιστάσεις·
  - 4.2. για το ταχυδρομείο: τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση, την πρακτική διαχείρισή του, τη διεκπεραίωση των σχετικών εγγράφων και κάθε συντηρητικό μέτρο που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μερών ή απαιτείται από τις περιστάσεις.
5. Οι υπηρεσίες στον διάδρομο περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 5.1. την καθοδήγηση του αεροπλάνου κατά την άφιξη και την αναχώρηση·
  - 5.2. την εξυπηρέτηση κατά τη στάθμευση του αεροπλάνου και την παροχή κατάλληλων μηχανισμών·
  - 5.3. την οργάνωση των επικοινωνιών μεταξύ του αεροσκάφους και του παρέχοντος υπηρεσίες διαδρόμου·

- 5.4. τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας και της χρήσης των αναγκαίων μέσων, καθώς και τη μεταφορά του πληρώματος και των επιβατών μεταξύ αεροσκάφους και αεροσταθμού, καθώς και τη μεταφορά των αποσκευών μεταξύ αεροσκάφους και αεροσταθμού·
- 5.5. την εξυπηρέτηση κατά την εκκίνηση του αεροπλάνου και την παροχή των κατάλληλων μέσων,
- 5.6. τη μετακίνηση του αεροπλάνου τόσο κατά την αναχώρηση όσο και κατά την άφιξη, την παροχή και λειτουργία κατάλληλων μηχανισμών·
- 5.7. τη μεταφορά, τη φόρτωση και εκφόρτωση στο αεροσκάφος τροφίμων και ποτών.
6. Οι υπηρεσίες αεροσκαφών περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 6.1. τον εξωτερικό και εσωτερικό καθαρισμό του αεροπλάνου, τη συντήρηση των χώρων υγιεινής, την παροχή ύδατος·
  - 6.2. τον κλιματισμό και τη θέρμανση του θαλάμου, τον εκχιονισμό και την αποπάγωση του αεροσκάφους·
  - 6.3. την τακτοποίηση του θαλάμου με εξοπλισμούς θαλάμου, την αποθήκευση των εξοπλισμών αυτών.
7. Οι υπηρεσίες εφοδιασμού με καύσιμα και λιπαντικά περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 7.1. την οργάνωση και την εκτέλεση διεργασιών εφοδιασμού με καύσιμα και απομάκρυνσης των καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της αποθήκευσης καυσίμων, αν είναι κοντά στον αερολιμένα, και του ελέγχου της ποιότητας και της ποσότητας παραδόσεων καυσίμων·
  - 7.2. τη λίπανση και τον εφοδιασμό με άλλα υγρά.
8. Οι υπηρεσίες συντήρησης του αεροσκάφους περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 8.1. τις τακτικές εργασίες πριν από την πτήση·
  - 8.2. τις ιδιαίτερες εργασίες που απαιτεί ο χρήστης αερολιμένα·
  - 8.3. την παροχή και διαχείριση ανταλλακτικών και υλικού συντήρησης·
  - 8.4. την αίτηση ή κράτηση σημείου στάθμευσης και/ή υποστέγου για τη συντήρηση.
9. Οι υπηρεσίες πτήσης και διοίκησης των πληρωμάτων περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 9.1. την προετοιμασία της πτήσης στον αερολιμένα αναχώρησης ή σε κάθε άλλο σημείο·
  - 9.2. την εξυπηρέτηση κατά την πτήση, στην οποία περιλαμβάνεται, ανά περίπτωση, η αλλαγή πορείας εν πτήσει·

- 9.3. τις υπηρεσίες μετά την πτήση·
- 9.4. τη διοίκηση των πληρωμάτων.
- 10. Οι υπηρεσίες μεταφοράς επί του εδάφους περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 10.1. την οργάνωση και εκτέλεση της μεταφοράς των επιβατών, του πληρώματος, των αποσκευών, του φορτίου και του ταχυδρομείου μεταξύ διαφόρων αεροσταθμών του ίδιου αερολιμένα, εκτός από κάθε μεταφορά μεταξύ του αεροσκάφους και κάθε άλλου σημείου εντός της περιμέτρου του ίδιου αερολιμένα·
  - 10.2. οποιαδήποτε ειδική μεταφορά ζητεί ο χρήστης αερολιμένα.
- 11. Οι υπηρεσίες τροφοδοσίας περιλαμβάνουν τις ακόλουθες υποκατηγορίες:
  - 11.1. τις επαφές με τους προμηθευτές και την διοικητική μέριμνα·
  - 11.2. την αποθήκευση των τροφίμων, των ποτών και των συσκευών παρασκευής τους·
  - 11.3. τον καθαρισμό των συσκευών·
  - 11.4. την παρασκευή και την παράδοση συσκευών και τροφίμων.