



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.12.2011  
COM(2011) 824 final

2011/0397 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a  
Directivei 96/67/CE a Consiliului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2011) 1439 final}

{SEC(2011) 1440 final}

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

#### 1.1. Context general – Directiva Consiliului din 1996

Serviciile de handling la sol cuprind toate activitățile de aviație la sol efectuate în aeroporturi pentru companii aeriene individuale și dețin o funcție cheie în sectorul aviatic. Serviciile de handling la sol includ următoarele 11 categorii de servicii:

- (1) administrare și supraveghere la sol;
- (2) handlingul pasagerilor;
- (3) handlingul bagajelor;
- (4) handlingul mărfurilor și poștei;
- (5) handling de rampă;
- (6) serviciile aeronavei;
- (7) handlingul combustibilului și lubrifianților;
- (8) întreținerea aeronavei;
- (9) operațiuni de zbor și administrarea echipajului;
- (10) transportul la sol;
- (11) servicii de catering.

Furnizarea eficientă a serviciilor de handling la sol este importantă pentru aeroporturi, companii aeriene și pasageri și este esențială pentru utilizarea eficientă a infrastructurii transportului aerian și performanța sistemului aviatic în general.

Câteva estimări cu privire la piața serviciilor de handling la sol: Conform estimărilor făcute de Comisie și de părțile interesate, veniturile din servicii de handling la sol (toate categoriile) se ridică pe ansamblu la 50 miliarde EUR. Se estimează că acest sector are cel puțin 60 000 de angajați pe teritoriul Europei<sup>1</sup>. Costurile asociate serviciilor de handling la sol pentru companiile aeriene reprezintă între 5 și 12%<sup>2</sup> din costurile de exploatare.

În 1996, Comunitatea Europeană a adoptat Directiva 96/67/CE a Consiliului privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității. Directiva a reprezentat

---

<sup>1</sup> Estimare realizată de IAHA (Asociațiile furnizorilor independenți de servicii de handling) pentru membrii acesteia. Nu toți furnizorii de servicii de handling la sol sunt membri IAHA, prin urmare ar putea exista peste 110 000 de angajați în sectorul serviciilor de handling la sol.

<sup>2</sup> Consultări cu părțile interesate și „Observatorul pieței serviciilor aeriene – rapoarte anuale”, disponibil la [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm).

primul pas către deschiderea graduală și armonizarea accesului la piața serviciilor de handling la sol.

În mod tradițional, activitățile de handling la sol au fost efectuate de către operatorii de aeroport sau de către companiile aeriene. În prezent, în Europa aceste servicii sunt din ce în ce mai des furnizate de către întreprinderi specializate. Accesul la piața serviciilor de handling la sol în temeiul directivei se bazează pe următoarele principii:

- Libertatea de „handling propriu”, și anume posibilitatea companiilor aeriene de a recurge la handling propriu în fiecare aeroport comercial indiferent de volumul de trafic al acestuia. Cu toate acestea, pentru patru categorii de servicii (handlingul bagajelor, handlingul de rampă, handlingul combustibilului și lubrifianților, handlingul mărfurilor și poștei) statele membre își pot rezerva dreptul de a recurge la handling propriu pentru cel puțin doi utilizatori în aeroporturile cu un volum anual de trafic mai mare de 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de marfă.
- Libertatea de „prestare de servicii de handling pentru terți”, și anume posibilitatea ca furnizorii de servicii de handling la sol să presteze servicii către terți în aeroporturile cu un volum anual de trafic mai mare de 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de marfă. Cu toate acestea, pentru cele patru categorii de servicii care pot fi restricționate menționate mai sus, statele membre pot limita numărul de furnizori la cel puțin doi pentru fiecare categorie.

## 1.2. Motivele propunerii

Conform mai multor evaluări ale directivei efectuate de către Comisie, directiva și-a atins principalele obiective urmărite de liberalizare a pieței serviciilor de handling în aeroporturile UE: numărul de furnizori de servicii a crescut, iar prețurile handlingului la sol au avut, în general, o tendință de scădere. Mai mult, potrivit companiilor aeriene, calitatea serviciilor a crescut concomitent cu extinderea opțiunilor în ceea ce privește competiția.

De la adoptarea directivei în 1996, condițiile cadru pentru serviciile de handling la sol s-au modificat considerabil. În contextul creșterii rapide a traficului aerian și al constrângerilor privind capacitatea, problema eficienței și calității serviciilor prestate în aeroporturi, inclusiv a serviciilor de handling la sol, prezintă un interes reînnoit și crescut.

Inițiativa Uniunii Europene privind cerul unic european, care vizează reformarea arhitecturii controlului traficului aerian european pentru a putea îndeplini cerințele viitoare legate de capacitate și siguranță, recunoaște importanța integrării infrastructurii cheie precum aeroporturile în cadrul unei abordări „sistem complet, gate-to-gate”. Statistici recente arată că 70% din întârzieri sunt generate de rotațiile în aeroporturi. Abordarea „gate-to-gate” vizează optimizarea și integrarea tuturor etapelor unui zbor, de la un aeroport la celălalt, inclusiv serviciile de handling la sol pentru a spori performanța în termeni de întârzieri, costuri, impact asupra mediului și siguranță.

Mai mult, crizele succesive care au afectat considerabil transportul aerian în ultimul deceniu arată că demararea unor acțiuni este necesară. Criza economică a determinat atât statele membre, cât și industria de profil să încerce să reducă la minimum costurile. Atacurile teroriste necesită niveluri crescute de securitate și de siguranță. Nu în ultimul rând, condițiile meteorologice severe ilustrează necesitatea unui grad crescut de coordonare a operațiunilor la sol în aeroporturi.

Consultările noastre cu privire la prezenta directivă, precum și evaluarea pe care am efectuat-o (a se vedea detalii în cele ce urmează) au relevat faptul că actualul cadru juridic nu mai este adecvat scopului stabilit. Problema identificată are două componente: **(i) prestarea de servicii de handling la sol nu este suficient de eficientă ca urmare a barierelor puse în calea nou admișilor și a celor care doresc să își extindă activitatea, și (ii) calitatea globală a serviciilor de handling la sol nu evoluează în același timp cu necesitățile în materie de fiabilitate, reziliență, siguranță și securitate și mediu.**

### **1.3. Obiectivul propunerii**

Evaluarea impactului și rezumatul acesteia, care însoțesc prezenta propunere, stabilesc obiectivele generale și specifice pentru adoptarea regulamentului. Obiectivul general este de a spori eficiența și calitatea globală a serviciilor de handling la sol pentru utilizatori (companii aeriene) și utilizatori finali (pasageri și expeditori de marfă) în aeroporturile UE.

Obiectivele specifice sunt următoarele:

- (1) asigurarea unei game largi de soluții de handling la sol pentru companiile aeriene în aeroporturile UE;
- (2) armonizarea și clarificarea condițiilor administrative naționale pentru intrarea pe piață (aprobări);
- (3) asigurarea unor condiții echitabile de concurență la nivel de aeroport pentru companiile de handling la sol care operează în conformitate cu regimuri diferite de reglementare;
- (4) creșterea coordonării între furnizorii de handling la sol în aeroport (operatorii de aeroport ca operatori la sol în cadrul rețelei de aviație a UE ca parte a abordării „gate-to-gate”);
- (5) clarificarea cadrului juridic pentru formarea și transferul personalului.

### **1.4. Dispoziții existente în domeniul propunerii**

Propunerea vizează adoptarea unui regulament privind serviciile de handling la sol în aeroporturile UE. Noul regulament urmărește înlocuirea și abrogarea Directivei 96/67/CE existente. Serviciile de handling la sol nu sunt reglementate în mod direct prin alte dispoziții.

### **1.5. Coerența cu politicile și obiectivele Uniunii Europene**

Această inițiativă este una dintre acțiunile necesare pentru spațiul european unic al transporturilor astfel cum este descris în Cartea albă a Comisiei: *Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*. Aceasta face parte, de asemenea, din pachetul aeroporturi identificat ca fiind o inițiativă strategică în Programul de lucru al Comisiei pentru 2011<sup>3</sup>, pentru exploatarea potențialului de creștere economică al pieței unice.

---

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

## **2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

### **2.1. Consultarea părților interesate**

#### *2.1.1. Metode de consultare, sectoare principale vizate și profilul general al respondenților*

În cadrul unei reuniuni care a avut loc la 6 aprilie 2006, în urma unei consultări scrise, Comisia a consultat toate părțile interesate cu privire la diferitele posibilități de revizuire a directivei.

La 24 ianuarie 2007, Comisia a adoptat un raport privind punerea în aplicare a directivei<sup>4</sup> care a confirmat faptul că principalele obiective ale directivei au fost atinse, dar că există și tendințe negative.

În perioada noiembrie 2009 - septembrie 2010, Comisia a derulat consultări cu părțile interesate privind funcționarea serviciilor de handling în aeroporturile UE și posibilele opțiuni pentru revizuirea directivei.

O reuniune a grupului de lucru privind serviciile de handling la sol al Comitetului sectorial pentru dialog social (privind aviația civilă) a avut loc la 16 noiembrie 2009. În urma reuniunii, trei dintre cei patru reprezentanți cheie au adoptat o declarație comună<sup>5</sup> solicitând îmbunătățirea sistemului actual de licitare și includerea unei clauze sociale privind transferul personalului în cazul pierderii parțiale sau totale a activității.

#### *2.1.2. Rezumatul răspunsurilor*

Un rezumat al consultărilor, precum și contribuțiile individuale sunt disponibile la adresa:

[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).

Consultările evidențiază interesele divergente ale diferitelor tipuri de părți interesate.

Companiile aeriene au subliniat necesitatea creării unei piețe mai competitive, exprimându-și satisfacția cu privire la gama extinsă, în general, de opțiuni cu privire la furnizorii de servicii de handling la sol ulterior introducerii directivei, dar au subliniat faptul că această tendință nu se face remarcată peste tot în Europa.

Într-un sector în care stabilitatea locurilor de muncă a avut de suferit, lucrătorii din domeniul handlingului la sol au susținut necesitatea abordării aspectelor sociale (mai ales, transferul de personal) și și-au exprimat preocupările referitoare la introducerea unui grad prea ridicat de competitivitate care ar putea afecta condițiile de muncă.

Operatorii de aeroport au susținut o mai bună coordonare în aeroporturi și și-au exprimat dorința de a fi în mod clar recunoscuți ca și coordonatori la sol. Unii operatori de aeroport au

---

<sup>4</sup> COM(2006)821 final.

<sup>5</sup> Declarație din data de 7 aprilie 2011 a asociațiilor profesionale din UE reprezentând aeroporturile (ACI-Europe), furnizorii independenți de handling (IAHA) și sindicatele (Federația Europeană a Lucrătorilor în Transporturi, ETF). Disponibilă la: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

obiectat cu privire la o deschidere suplimentară a pieței, în principal deoarece aceasta ar putea avea un impact negativ asupra calității în aeroporturile proprii și ar conduce la o creștere a costurilor pe care trebuie să le suporte.

Furnizorii independenți de servicii de handling la sol au subliniat necesitatea unor condiții mai favorabile concurenței loiale între diferiții furnizori de servicii de handling la sol. În special, aceștia au susținut cerințe mai ferme pentru activitățile de handling la sol efectuate de către operatorii de aeroport și de către companiile aeriene.

Aproape toate părțile interesate au solicitat o îmbunătățire a calității serviciilor.

## **2.2. Colectarea și utilizarea expertizei**

Monitorizarea continuă de către Comisie a punerii în aplicare a Directivei privind serviciile de handling la sol a fost însoțită de mai multe studii externe, ale căror rezultate sunt disponibile pe pagina de internet a Comisiei. În special, ca urmare a solicitării formulate de către Parlamentul European în rezoluția sa din 11 octombrie 2007<sup>6</sup>, Comisia a efectuat un studiu cuprinzător în perioada 2008-2009<sup>7</sup> privind aplicarea și impactul directivei cu axare pe aspectele referitoare la locuri de muncă, siguranță și securitate. Comisia a efectuat un alt studiu cu privire la posibila revizuire a acesteia în 2010<sup>8</sup>.

## **2.3. Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului oferă o imagine de ansamblu a diferitelor opțiuni examinate. Patru pachete de politici (pe lângă opțiunea de a păstra cadrul actual) au fost incluse în evaluarea modalității de revizuire a Directivei 96/67/CE.

Pachetul de politici PP1 ar îmbunătăți sistemul prin intermediul unor amendamente minime aduse directivei și prin furnizarea de orientări acolo unde este posibil. Acesta include: o deschidere completă a pieței de handling propriu, orientări referitoare la cerințele privind aprobarea, definiții mai clare și cerințe mai detaliate referitoare la separarea conturilor, infrastructură centralizată, subcontractare și Comitetul utilizatorilor aeroportuari (AUC)<sup>9</sup>. În ceea ce privește coordonarea la nivel de aeroport, pachetul conține orientări privind subcontractarea și criteriile armonizate de licitație. De asemenea, pachetul garantează un nivel minim de instruire, precum și consultarea reprezentanților angajaților cu privire la licitații.

Pachetul de politici PP2 urmărește îmbunătățirea sistemului actual printr-un set de măsuri mai ambițioase. Acesta deschide complet piața de handling propriu și crește la cel puțin 3 numărul limitat de furnizori de servicii pentru serviciile de handling prestate pentru terți în

---

<sup>6</sup> Rezoluția Parlamentului European din 11 octombrie 2007 privind capacitatea aeroporturilor și handlingul la sol: către o politică mai eficientă. (2007/2092(INI)). Disponibilă la: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> „Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007”, Centrul de cercetare aeroportuară, februarie 2009. Disponibil la: [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).

<sup>8</sup> „Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports”, Steer Davies Gleave, iunie 2010. Disponibil la: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> Comitetul utilizatorilor aeroportului este un comitet format din reprezentanți ai utilizatorilor aeroportului (și anume, companiile aeriene) stabilit în fiecare aeroport.

aeroporturile mari. Alte măsuri includ recunoașterea mutuală a aprobărilor și criteriile armonizate de licitație, o mai bună administrare a infrastructurii centralizate, separarea juridică a operatorilor de aeroport și o durată mai mare a licitațiilor. Pachetul conține noi cerințe privind subcontractarea, definirea rolului operatorilor de aeroport în cadrul operațiilor de ansamblu (și posibile cerințe minime), precum și obligații de raportare a performanței. Instruirea minimă și autorizarea statelor membre de a implementa transferul de personal în aceleași condiții pentru serviciile la care se restricționează accesul sunt, de asemenea, incluse.

Pachetul de politici PP2' este asemănător cu pachetul de politici PP2, dar cuprinde măsuri diferite pentru aspectele problematice de natură mai puțin litigioasă identificate. Diferența constă în stabilirea la nivelul UE a aprobării și a cerințelor minime privind calitatea.

Pachetul de politici PP3 urmărește îmbunătățirea sistemului actual prin măsuri de politică de o intensitate ridicată, furnizând armonizarea totală a cadrului juridic al pieței serviciilor de handling la sol: deschiderea completă a pieței de handling la sol și acces uniform pe piață prin intermediul unei mai bune gestionări a infrastructurii centralizate, introducerea unei aprobări la nivelul UE, eliminarea dreptului operatorilor de aeroport de a presta servicii de handling la sol în aeroportul propriu. În ceea ce privește coordonarea operațională la nivel de aeroport, sunt incluse cerințele privind subcontractarea, definirea rolului operatorilor de aeroport în cadrul operațiilor de ansamblu (și posibile cerințe minime), precum și obligațiile de raportare a performanței. Pachetul prevede transferul complet al personalului în cadrul procedurilor de licitație și autorizarea personalului cheie.

Recomandările formulate de către Comitetul de evaluare a impactului au fost luate în considerare, împreună cu modificările majore referitoare la necesitatea unei definiții mai clare a problemelor, clarificarea dispozițiilor privind protecția socială în cazul transferului de angajați, introducerea unei game mai largi de opțiuni strategice realizabile și o comparație consolidată a opțiunilor de politică.

Doar pachetul de politici PP2 corespunde complet obiectivelor identificate astfel cum este demonstrat în evaluarea impactului. Trebuie asigurat un echilibru adecvat între efectele sociale și cele economice. Acest pachet de politici constituie temeiul prezentei propuneri.

### **3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII**

#### **3.1. Rezumatul propunerii**

*Deschiderea completă a pieței de handling propriu și creșterea numărului de furnizori de servicii la cel puțin trei în aeroporturile mari*

Directiva 96/67/CE permite statelor membre să limiteze handlingul propriu sau handlingul prestat pentru terți la cel puțin doi furnizori pentru patru categorii de servicii. Prin urmare, în unele aeroporturi, companiile aeriene se confruntă cu o posibilitate limitată de alegere între doi furnizori pentru fiecare dintre aceste servicii și nu sunt întotdeauna autorizate să recurgă la handling propriu.

Fiecare utilizator al aeroportului trebuie să aibă dreptul de a recurge la handling propriu. Mai mult, numărul de furnizori terți de servicii de handling la sol autorizați trebuie să fie de cel puțin trei în aeroporturile mari cu un volum anual de trafic mai mare de 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de marfă.

### *Recunoașterea reciprocă a aprobărilor pe baza unor cerințe armonizate*

Trei sferturi din statele membre au un sistem de aprobare implementat care generează o multitudine de cerințe administrative diferite pe care furnizorii de servicii de handling la sol sau utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să le îndeplinească pe teritoriul UE. Recunoașterea reciprocă a aprobărilor naționale pe baza unor cerințe armonizate va reduce costurile administrative pentru operatori și va reduce obstacolele întâmpinate la intrarea pe piață.

### *O mai bună administrare a infrastructurilor centralizate<sup>10</sup>*

Infrastructurile centralizate sunt esențiale pentru prestarea serviciilor de handling la sol. În absența unui cadru juridic clar, ar putea apărea denaturări ale concurenței pe piața serviciilor de handling la sol. Propunerea include un cadru juridic clar pentru definirea infrastructurii centralizate și pentru taxele aplicate furnizorilor de servicii de handling la sol și companiilor aeriene care recurg la handling propriu pentru infrastructura centralizată.

### *Separarea juridică a aeroporturilor de activitățile acestora de handling la sol*

Dacă un aeroport este, de asemenea, prestator de servicii de handling la sol, trebuie să se asigure faptul că serviciile de handling la sol prestate de aeroport nu beneficiază în mod necuvenit de pe urma activităților de administrare a aeroportului derulate de aeroport.

Sistemul actual de separare a conturilor pentru aeroporturile cu handling la sol este foarte dificil de monitorizat și este resimțit ca fiind insuficient pentru a garanta o concurență loială. Propunerea solicită aeroporturilor să-și organizeze activitățile de handling la sol într-o entitate juridică separată de activitățile de administrare a aeroportului.

### *O procedură îmbunătățită de licitație*

Perioada maximă actuală de 7 ani pentru care este selectat un prestator de servicii restricționate de handling la sol este considerată a fi insuficientă mai ales pentru a amortiza costurile echipamentului utilizat la sol. Propunerea prevede o creștere a duratei maxime la zece ani.

Propunerea conține specificații suplimentare cu privire la detaliile procedurii de selecție pentru furnizorii de servicii restricționate pentru a garanta o aplicare unitară și pentru a garanta faptul că întreprinderile selectate sunt într-adevăr cele mai potrivite pentru a opera servicii de handling la sol.

În procesul de selecție a prestatorului de servicii de handling la sol restricționate trebuie consultat Comitetul utilizatorilor aeroportului. Propunerea conține dispoziții referitoare la normele de procedură aplicate astfel încât Comitetul utilizatorilor aeroportului să evite orice conflict de interese în cazul companiilor aeriene care prestează, de asemenea, servicii de handling la sol.

### *Norme clarificate privind subcontractarea*

În timp ce subcontractarea conduce la o creștere a flexibilității necesară uneori în cazul furnizorilor de servicii de handling la sol, aceasta și subcontractarea în cascadă pot, de asemenea, să genereze constrângeri privind capacitatea și să aibă efecte negative asupra siguranței.

---

<sup>10</sup> Infrastructurile centralizate sunt infrastructuri „utilizate pentru prestarea de servicii de handling la sol, a căror complexitate, costuri sau impact asupra mediului nu permit diviziunea sau duplicarea”.



Prin urmare, propunerea conține norme clare în ceea ce privește subcontractarea, permițând furnizorilor de servicii de handling la sol să subcontracteze, dar limitând subcontractarea de către aeroporturi și companiile aeriene care recurg la handling propriu la situațiile de forță majoră și interzicând subcontractarea în cascadă.

*Rolul organismului de administrare a aeroportului în activitatea de coordonare a serviciilor la sol*

Criza cu care s-a confruntat transportul aerian anul trecut ca urmare a condițiilor meteorologice nefavorabile subliniază necesitatea unei mai bune coordonări a operatorilor la sol în aeroporturi. Într-adevăr, a fost observat un nivel scăzut de reziliență la criză în anumite aeroporturi, fapt remarcat și în cazul serviciilor de handling la sol. Problemele survenite într-un aeroport au puternice efecte de domino asupra ansamblului rețelei, făcând cu atât mai importantă creșterea nivelului de reziliență în situațiile de criză.

Organismul de administrare a aeroportului trebuie să fie responsabil pentru coordonarea adecvată a activităților de handling la sol în aeroportul propriu. Mai mult, în aeroporturile mari, deosebit de importante pentru rețeaua europeană de transport aerian, organismul de administrare a aeroportului trebuie să se asigure că activitățile în cauză sunt coordonate prin intermediul unei structuri decizionale în colaborare și pe baza unui plan de intervenție corespunzător.

*Responsabilitatea operatorilor de aeroport în stabilirea unor cerințe de calitate minime pentru operatorii de handling la sol, care urmează să fie stabilite într-un act delegat*

Calitatea sub standard a unui prestator de servicii de handling la sol poate afecta sistemul aeroportuar în detrimentul tuturor părților interesate din industria transportului aerian. Lipsa unor standarde minime de calitate comune pentru toți furnizorii de servicii de handling la sol într-un aeroport a fost raportată de către părțile interesate ca fiind un punct slab al actualei directive.

Propunerea prevede stabilirea unor standarde minime de calitate pentru prestarea de servicii de handling la sol care trebuie respectate de către toți furnizorii de servicii de handling la sol și de către utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu.

*Obligațiile de raportare a efectuării serviciilor de handling la sol care urmează a fi definite într-un act delegat*

Date suficiente, independente și centralizate cu privire la efectuarea serviciilor de handling la sol vor contribui la identificarea măsurilor strategice adecvate viitoare. Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu ar trebui să fie obligați să raporteze efectuarea serviciilor de handling la sol.

*Nivel minim obligatoriu de formare a personalului*

Într-un sector cu utilizare intensivă a forței de muncă astfel cum este handlingul la sol, dezvoltarea și formarea continuă a personalului au un impact puternic asupra calității serviciilor. Un personal slab pregătit crește riscul unor servicii de slabă calitate și poate afecta mai ales securitatea și siguranța serviciilor de handling la sol. Propunerea introduce cerințe minime de formare pentru toți furnizorii de servicii de handling la sol și pentru companiile aeriene care recurg la handling propriu în vederea garantării siguranței și securității operațiunilor și creării unor condiții echitabile de concurență pentru toți operatorii.

*Posibilitatea ca statele membre să impună o cerință de preluare a personalului în aceleași condiții în cazul unei proceduri de licitație*

Având în vedere jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene<sup>11</sup>, există în prezent un anumit grad de ambiguitate în ceea ce privește măsurile pe care statele membre sunt autorizate să le adopte în momentul schimbării furnizorului autorizat pentru serviciile de handling la sol cu acces restricționat.

Nivelul de rotație a personalului în industria handlingului la sol este ridicat și pare să fie parțial generat de directivă. Furnizorii selectați în urma unei proceduri de licitație pentru a presta servicii restricționate sunt autorizați să opereze doar pentru o perioadă maximă limitată. Sistemul de licitație pare, prin urmare, să încurajeze rotația personalului. Discontinuitatea personalului poate avea un efect negativ asupra calității serviciilor de handling la sol. Prin urmare, este necesar să se clarifice regulile de preluare a personalului dincolo de aplicarea Directivei 2001/23/EC privind transferurile de întreprinderi și să se permită statelor membre să asigure condiții adecvate de angajare și de muncă.

### **3.2. Temei juridic**

Propunerea se bazează pe articolul 100 TFUE.

### **3.3. Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu ține de competența exclusivă a UE.

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de către statele membre deoarece companiile aeriene operează pe o piață unică în domeniul aviației, iar furnizorii de servicii de handling la sol operează, de asemenea, pe o piață europeană sau internațională. Cadrul pentru serviciile de handling la sol nu poate fi abordat la un nivel de reglementare mai scăzut. Orice acțiune individuală la nivelul statelor membre ar putea prejudicia funcționarea pieței interne.

Acțiunea la nivelul UE este mai în măsură să atingă obiectivele propunerii. Normele europene privind serviciile de handling la sol reprezintă un element auxiliar esențial al legislației europene care stă la baza pieței interne în sectorul aviației, deoarece un sistem corect, transparent și nediscriminatoriu pentru prestarea de servicii de handling la sol este esențial pentru realizarea unor servicii de handling la sol eficiente și de o înaltă calitate, care dețin o funcție cheie în domeniul aviatic.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

### **3.4. Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității. Sarcinile suplimentare pentru operatorii economici și autoritățile naționale sunt limitate la ceea ce este necesar pentru a spori eficiența și calitatea globală a serviciilor de handling la sol. În timp ce propunerea implică costuri substanțiale în special pentru o mai bună administrare a infrastructurilor centralizate, separarea juridică a aeroporturilor și obligațiile de raportare, acestea se estimează a fi compensate de beneficiile semnificative economice și calitative obținute.

---

<sup>11</sup> Cauza C-460/02, Comisia/Italia, hotărârea din 9 decembrie 2004. Cauza C-386/03, Comisia/Germania, 14 iulie 2005.

### **3.5. Alegerea instrumentului**

Instrumentul propus este un regulament. Alte instrumente nu ar fi adecvate. Având în vedere necesitatea unor standarde de calitate minime și armonizate în aeroporturi pentru a pune în aplicare abordarea „gate-to-gate” și pentru o armonizare suplimentară a condițiilor de acces pe piață pentru a garanta o concurență loială pe piața serviciilor de handling la sol, flexibilitatea oferită în 1996 prin alegerea unei directive nu mai este adecvată.

Instrumentul juridic trebuie să aibă o aplicare generală.

Un regulament îndeplinește necesitatea armonizării piețelor de servicii de handling la sol la nivelul UE, aspect identificat ca fiind o problemă. Cele mai multe dintre dificultățile identificate în legătură cu cadrul juridic actual sunt asociate punerii în aplicare divergente la nivelul statelor membre.

Prin urmare, instrumentul juridic cel mai adecvat este un regulament, deoarece opțiunile alternative nu ar fi suficiente pentru a atinge obiectivele propuse.

## **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

Propunerea nu are implicații pentru bugetul UE.

## **5. ELEMENTE OPȚIONALE**

### **5.1. Abrogarea legislației existente**

Adoptarea propunerii va conduce la abrogarea actualei Directive 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității.

### **5.2. Spațiul Economic European**

Actul propus se referă la un aspect de interes pentru Spațiul Economic European și, prin urmare, trebuie extins la acesta.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>12</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>13</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității<sup>14</sup> prevede o deschidere graduală a pieței serviciilor de handling la sol.
- (2) Aeroporturile și serviciile de handling la sol sunt esențiale pentru funcționarea adecvată a transportului aerian deținând o funcție cheie în sectorul aviatic. Serviciile de handling la sol acoperă toate activitățile de aviație la sol efectuate în aeroporturi pentru companii aeriene individuale.
- (3) Declarația adoptată la Summitul de aviație de la Bruges în octombrie 2010 a recunoscut necesitatea de a reforma normele Uniunii în vederea încurajării competitivității fiecărui element de legătură din lanțul de transport aviatic (precum aeroporturi, transportatori, alți furnizori de servicii).

---

<sup>12</sup> JO C , , p. .

<sup>13</sup> JO C , , p. .

<sup>14</sup> JO L 272, 25.10.1996, p. 36.

- (4) Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”<sup>15</sup> identifică îmbunătățirea accesului pe piață și furnizarea de servicii de calitate în aeroporturi ca fiind vitale pentru calitatea vieții cetățenilor și ca o acțiune esențială pentru realizarea spațiului european unic al transportatorilor.
- (5) Continuarea deschiderii graduale a pieței serviciilor de handling la sol, precum și introducerea de cerințe armonizate pentru prestarea de servicii de handling la sol pot mări eficiența și calitatea de ansamblu a serviciilor de handling la sol pentru companiile aeriene, precum și pentru pasageri și expeditorii de mărfuri. Acest lucru ar trebui să îmbunătățească calitatea operațiilor aeroportuare în ansamblu.
- (6) Având în vedere necesitatea unor standarde de calitate minime și armonizate în aeroporturi în vederea punerii în aplicare a abordării „gate-to-gate” pentru realizarea cerului unic european și necesitatea unei mai bune armonizări pentru a putea exploata pe deplin beneficiile deschiderii graduale a pieței serviciilor de handling la sol în termeni de calitate și eficiență sporite a acestora, Directiva 96/67/CE trebuie, prin urmare, înlocuită cu un regulament.
- (7) Accesul liber la piața serviciilor de handling la sol este compatibil cu funcționarea eficientă a aeroporturilor Uniunii, cu condiția introducerii unor garanții relevante. Accesul liber la piața serviciilor de handling la sol ar trebui introdus gradual și adaptat la cerințele specifice acestui sector.
- (8) Deschiderea graduală a pieței în temeiul Directivei 96/67/CE a produs deja rezultate pozitive în termeni de eficiență și calitate sporite. Prin urmare, este adecvată continuarea acestui proces de deschidere graduală.
- (9) Fiecare utilizator al aeroportului trebuie să poată recurge la handling propriu. În același timp, este necesară menținerea unei definiții clare și restrictive a handlingului propriu pentru a evita abuzurile și impactul negativ asupra pieței serviciilor de handling pentru terți.
- (10) Pentru anumite categorii de servicii de handling la sol, accesul pe piață poate prezenta constrângeri privind siguranța, securitatea, capacitatea și spațiul disponibil. Prin urmare, ar trebui să fie posibilă limitarea numărului de furnizori autorizați pentru astfel de servicii de handling la sol.
- (11) În unele cazuri, constrângerile privind siguranța, securitatea, capacitatea și spațiul disponibil pot justifica și alte restricții referitoare la accesul pe piață sau la handlingul propriu, cu condiția ca restricțiile să fie relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii. În astfel de cazuri, statele membre ar trebui să fie îndreptățite să solicite excepții de la dispozițiile prezentului regulament.
- (12) Scopul excepțiilor trebuie să fie de a permite autorităților aeroportuare să depășească sau să reducă cel puțin constrângerile respective. Astfel de excepții trebuie aprobate de către Comisie.
- (13) Dacă se dorește menținerea unei concurențe reale și echitabile în situațiile în care numărul de furnizori de servicii de handling la sol este limitat, aceștia trebuie selectați

---

<sup>15</sup> COM(2011) 144final.

în conformitate cu o procedură de licitație deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Detaliile unei astfel de proceduri trebuie specificate în amănunt.

- (14) Utilizatorii aeroportului trebuie să fie consultați cu privire la selecția furnizorilor de servicii de handling la sol, deoarece aceștia au un interes major în calitatea și prețul serviciilor de handling la sol.
- (15) Prin urmare, este necesar să se prevadă reprezentarea utilizatorilor aeroportului și consultarea acestora, în special în momentul selectării furnizorilor autorizați de servicii de handling la sol.
- (16) În contextul selectării furnizorilor de servicii de handling la sol într-un aeroport, ar trebui să fie posibil ca în anumite circumstanțe și în condiții specifice să se extindă obligația furnizării de servicii publice la alte aeroporturi din aceeași regiune geografică a statului membru în cauză.
- (17) Nu este clar dacă statele membre pot solicita preluarea personalului în momentul schimbării furnizorului de servicii de handling la sol restricționate. Discontinuitatea personalului poate avea un efect negativ asupra calității serviciilor de handling la sol. Prin urmare, este oportun să se clarifice normele privind preluarea de personal dincolo de aplicarea Directivei 2001/23/CE privind transferurile de întreprinderi și să se permită statelor membre să asigure condiții adecvate de angajare și de muncă.
- (18) Pentru a garanta funcționarea adecvată și în bune condiții a operațiunilor aferente transportului aerian în aeroporturi, pentru a garanta siguranța și securitatea în incinta aeroportului, precum și pentru a proteja mediul și a asigura conformitatea cu dispozițiile și normele sociale aplicabile, furnizarea de servicii de handling la sol trebuie să facă obiectul unei aprobări corespunzătoare. Având în vedere faptul că, în prezent, există sisteme pentru aprobarea prestării de servicii de handling la sol în majoritatea statelor membre, dar că acestea diferă considerabil, trebuie introdus un sistem armonizat de aprobare.
- (19) Pentru a se garanta faptul că toți furnizorii de servicii și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu se bucură de o stabilitate economică suficientă, o bună reputație, o acoperire suficientă a asigurării și o cunoaștere adecvată a operațiunilor de handling la sol și a mediului aeroportuar și pentru a stabili condiții echitabile, acordarea aprobării trebuie să se facă pe baza unui set minim de cerințe.
- (20) Accesul liber la infrastructura centralizată a aeroportului și un cadru juridic clar pentru definirea infrastructurii centralizate sunt esențiale pentru furnizarea eficientă a serviciilor de handling la sol. Cu toate acestea, ar trebui să fie posibilă colectarea unei taxe pentru infrastructura centralizată.
- (21) Taxele nu trebuie să fie discriminatorii, iar calcularea acestora trebuie să fie transparentă. Taxele nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile furnizării infrastructurii centralizate, inclusiv un randament rezonabil al activelor.
- (22) Organismul de administrare a aeroportului și/sau oricare alt organism de administrare a infrastructurii centralizate a aeroportului respectiv trebuie să consulte în mod regulat

utilizatorii aeroportului cu privire la definirea infrastructurii și la cuantumul taxelor percepute.

- (23) Organismul de administrare a aeroportului poate presta, de asemenea, servicii de handling la sol. Deoarece, în același timp, prin deciziile sale, organismul de administrare a aeroportului poate exercita o influență considerabilă asupra concurenței dintre furnizorii de servicii de handling la sol, aeroporturilor ar trebui să li se solicite să își păstreze serviciile de handling la sol în cadrul unei entități juridice separate de entitatea juridică pentru administrarea infrastructurii.
- (24) Pentru a permite aeroporturilor să își îndeplinească funcțiile de administrare a infrastructurii, pentru a garanta siguranța și securitatea în incinta aeroportului și pentru a garanta reziliența serviciilor de handling la sol și în situații de criză, organismul de administrare a aeroportului trebuie să fie responsabil de coordonarea corespunzătoare a serviciilor de handling la sol în aeroport. Organismul de administrare a aeroportului trebuie să prezinte rapoarte cu privire la coordonarea activităților de handling la sol din aeroport Organismului de evaluare a performanțelor al Eurocontrol în vederea unei mai bune optimizări.
- (25) Organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism cu atribuții de control al aeroportului trebuie să aibă, de asemenea, competența de a stabili normele necesare pentru funcționarea adecvată a infrastructurii aeroportului.
- (26) Este necesar să se definească standarde de calitate minime obligatorii pe care trebuie să le îndeplinească furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu pentru a asigura calitatea globală a serviciilor și pentru a stabili condiții echitabile de concurență pentru toți furnizorii.
- (27) În vederea creșterii performanței în întreg sectorul aviatic și a punerii în aplicare a abordării „gate-to-gate”, furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu ar trebui să prezinte Comisiei rapoarte cu privire la efectuarea acestora.
- (28) Într-un sector cu utilizare intensivă a forței de muncă astfel cum este handlingul la sol, dezvoltarea și instruirea continuă a personalului au un impact puternic asupra calității serviciilor. Prin urmare, trebuie stabilite cerințe minime de instruire pentru a garanta calitatea operațiunilor în termeni de fiabilitate, reziliență, siguranță și securitate și pentru a crea condiții echitabile de concurență pentru toți operatorii.
- (29) Subcontractarea conduce la o creștere a flexibilității pentru furnizorii de servicii de handling la sol. Cu toate acestea, subcontractarea și subcontractarea în cascadă pot, de asemenea, să genereze constrângeri privind capacitatea și să afecteze în mod negativ siguranța și securitatea. În consecință, subcontractarea trebuie limitată, iar normele care o reglementează trebuie clarificate.
- (30) Drepturile recunoscute prin prezentul regulament trebuie să se aplice furnizorilor de servicii de handling la sol din țări terțe și utilizatorilor aeroportului din țări terțe care recurg la handling propriu numai în condițiile unei reciprocități stricte. În cazul în care nu există o astfel de reciprocitate, Comisia trebuie să poată decide ca un stat membru

sau statele membre să suspende aceste drepturi cu privire la astfel de furnizori sau utilizatori.

- (31) Statele membre trebuie să își mențină capacitatea de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii de handling la sol.
- (32) Pentru a se garanta faptul că se aplică cerințe armonizate de asigurare furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat cu privire la cerințele de asigurare pentru furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie delegată Comisiei. Pentru a se garanta faptul că se aplică obligații armonizate și actualizate corespunzător referitoare la standardele minime de calitate pentru serviciile de handling la sol și cu privire la obligațiile de raportare ale furnizorilor de servicii de handling la sol și ale utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat cu privire la specificațiile pentru standardele minime de calitate pentru serviciile de handling la sol și la specificațiile pentru conținutul și diseminarea obligațiilor de raportare pentru furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie delegată Comisiei. Este foarte important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să efectueze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți și implicând Comitetul sectorial de dialog social instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE.
- (33) Comisia, în momentul pregătirii și elaborării actelor delegate, trebuie să asigure transmiterea simultană, oportună și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (34) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, trebuie conferite Comisiei competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>16</sup>.
- (35) La adoptarea deciziilor de punere în aplicare referitoare la exceptările de la gradul de deschidere a pieței pentru serviciile de handling la sol prestate pentru terți și pentru companiile aeriene care recurg la handling propriu, trebuie utilizată procedura de consultare, având în vedere faptul că actele respective au un domeniu de aplicare limitat.
- (36) La adoptarea deciziilor de punere în aplicare referitoare la extinderea de către statele membre a obligației de servicii publice la un aeroport insular, trebuie utilizată procedura de consultare, având în vedere faptul că actele respective au un domeniu de aplicare limitat.
- (37) La adoptarea deciziilor de punere în aplicare referitoare la suspendarea parțială sau totală a dreptului de acces pe piața serviciilor de handling la sol pe teritoriul unui stat

---

<sup>16</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.



membru pentru furnizorii de servicii de handling la sol sau utilizatorii aeroportului dintr-o țară terță, trebuie utilizată procedura de examinare.

- (38) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume o aplicare mai uniformă a legislației Uniunii cu privire la serviciile de handling la sol, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre ca urmare a caracterului internațional al transportului aerian, și, prin urmare, poate fi mai bine realizat la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge acest obiectiv.
- (39) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006, în cursul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută la Londra la 2 decembrie 1987, iar deplina conformitate cu declarația respectivă va fi asimilată conformității cu declarația din 1987.
- (40) Prin urmare, Directiva 96/67/CE trebuie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## **Capitolul I — Domeniu de aplicare și definiții**

### *Articolul 1 Domeniul de aplicare*

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

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

### *Articolul 2 Definiții*

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „aeroport” înseamnă o suprafață de teren special adaptată pentru aterizarea, decolarea și manevrele aeronavelor, inclusiv instalațiile auxiliare pe care aceste operații le implică pentru cerințele traficului și serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale;
- (b) „organism de administrare a aeroportului” înseamnă un organism care, în combinație cu alte activități sau nu, după caz, are ca obiectiv, conform actelor naționale cu putere de lege, administrarea și gestionarea infrastructurilor aeroportului, precum și coordonarea și controlul activităților diferiților operatori prezenți în aeroportul în cauză;

- (c) „utilizator al aeroportului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă pentru transportul pe calea aerului a pasagerilor, poștei și/sau mărfurilor, de la sau la aeroportul în cauză;
- (d) „servicii de handling la sol” înseamnă serviciile prestate utilizatorilor aeroporturilor în aeroporturi, astfel cum sunt stabilite în anexă;
- (e) „handling propriu” înseamnă situația în care un utilizator al aeroportului realizează pe cont propriu una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol și nu încheie un contract de nicio natură cu un terț pentru furnizarea acestor servicii; în sensul prezentului regulament, în raporturile dintre aceștia, utilizatorii aeroporturilor nu trebuie considerați ca terți dacă:
- un utilizator deține procentul majoritar de acțiuni la alt utilizator; sau
  - un singur organism deține procentul majoritar la ceilalți utilizatori;
- (f) „furnizor de servicii de handling la sol” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care prestează unor terți una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol;
- (g) „infrastructură centralizată” înseamnă instalații și/sau facilități specifice într-un aeroport care, din motive tehnice, de mediu, costuri sau capacitate, nu pot fi divizate sau multiplicare și a căror disponibilitate este esențială și necesară pentru realizarea serviciilor ulterioare de handling la sol;
- (h) „subcontractare” înseamnă încheierea unui contract de către un prestator de servicii de handling la sol, în calitate sa de contractant principal, sau, în mod excepțional, de către un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu, cu un terț denumit „subcontractant”, în cadrul căruia subcontractantului i se solicită să execute una sau mai multe categorii (sau subcategorii) de servicii de handling la sol;
- (i) „aprobare” înseamnă o aprobare acordată de către autoritatea competentă unei întreprinderi în vederea prestării de servicii de handling la sol în conformitate cu aprobarea respectivă;
- (j) „autoritatea independentă de supervizare” înseamnă autoritatea menționată la articolul 11 din Directiva 2009/12/CE.

## **Capitolul II — Cerințe preliminare generale**

### *Articolul 3*

#### *Organismul de administrare a aeroportului*

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

2. În cazul în care un singur organism de administrare este instituit pentru mai multe aeroporturi, fiecare dintre aeroporturile respective este considerat separat, în sensul prezentului regulament.

*Articolul 4*  
*Comitetul utilizatorilor aeroportului*

1. Fiecare dintre aeroporturile în cauză constituie un comitet al reprezentanților utilizatorilor aeroportului sau al organizațiilor reprezentând utilizatorii aeroportului („Comitetul utilizatorilor aeroportului”).
2. Toți utilizatorii aeroportului au dreptul să participe la lucrările Comitetului utilizatorilor aeroportului, sau, dacă dorește, să fie reprezentați de către o organizație desemnată în acest scop. Cu toate acestea, în cazul în care sunt reprezentați de o astfel de organizație, aceasta nu trebuie să presteze servicii de handling la sol în aeroportul în cauză.
3. Comitetul utilizatorilor aeroportului își stabilește în scris propriul regulament de procedură, inclusiv propriile reguli privind procedura de vot.

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

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

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

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

# Capitolul III — Deschiderea pieței serviciilor de handling la sol

## SECȚIUNEA 1 HANDLING PROPRIU

### *Articolul 5 Handling propriu*

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

## SECȚIUNEA 2 SERVICII DE HANDLING LA SOL PENTRU TERȚI

### *Articolul 6 Servicii de handling la sol pentru terți*

1. Furnizorii de servicii de handling la sol au acces liber pe piață pentru prestarea de servicii de handling la sol unor terți pe oricare aeroport cu un volum anual de trafic mai mare de 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin ultimii trei ani.
2. Pentru aeroporturile menționate la alineatul (1), statele membre pot limita numărul furnizorilor autorizați să furnizeze următoarele categorii de servicii de handling la sol:
  - (a) handlingul bagajelor;
  - (b) handlingul de rampă;
  - (c) handlingul combustibilului și lubrifianților;
  - (d) handlingul mărfurilor și poștei, în ceea ce privește handlingul fizic al mărfurilor și poștei care intră, iese sau este transferată între terminalul aeroportului și aeronavă.

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

3. În aeroporturile unde numărul furnizorilor este limitat la doi sau mai mulți furnizori în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol sau cu articolul 14 alineatul (1) literele (a) și (c), cel puțin unul dintre furnizorii autorizați nu este direct sau indirect controlat de către:
  - (a) organismul de administrare a aeroportului,

- (b) un utilizator al aeroportului care a transportat mai mult de 25% din numărul de pasageri sau din cantitatea de cargo înregistrată la aeroport în anul anterior celui în care au fost selectați furnizorii,
- (c) un organism care controlează direct sau indirect sau este controlat direct sau indirect de organismul de administrare a aeroportului menționat la litera (a) sau orice asemenea utilizator menționat la litera (b).

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

4. În cazul în care numărul de furnizori autorizați este limitat în conformitate cu alineatul (2), statele membre nu pot împiedica un utilizator al aeroportului, indiferent de partea aeroportului care îi este alocată, să aibă, cu privire la fiecare categorie de servicii de handling la sol supusă restricției, posibilitatea unei alegeri eficiente, în condițiile stabilite la alineatele (2) și (3), între cel puțin:
  - doi furnizori de servicii de handling la sol, sau
  - trei furnizori de servicii de handling la sol pentru aeroporturile al căror volum anual de trafic este mai mare de 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani.
5. În cazul în care un aeroport atinge pragurile referitoare la traficul de mărfuri stabilite în prezentul articol fără însă să atingă pragul corespunzător cu privire la circulația pasagerilor, prezentul regulament nu se aplică categoriilor de servicii de handling la sol rezervate exclusiv pasagerilor.
6. Orice aeroport al cărui volum anual de trafic a depășit 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri cel puțin trei ani consecutiv și al cărui volum anual de trafic coboară, prin urmare, sub pragul de 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri, își menține piața deschisă furnizorilor terți de servicii de handling pentru cel puțin următorii trei ani care urmează anului în care a coborât sub prag.
7. Orice aeroport al cărui volum anual de trafic nu a depășit 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin trei ani consecutiv și al cărui volum anual de trafic coboară sub pragul de 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri, își menține piața deschisă furnizorilor terți de servicii de handling pentru cel puțin următorii trei ani care urmează anului în care a coborât sub prag.

#### *Articolul 7* *Selecția furnizorilor*

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

2. Autoritatea pentru licitație este
  - (a) organismul de administrare a aeroportului, cu condiția ca acesta:
    - să nu presteze servicii similare de handling la sol; și
    - să nu dețină un control direct sau indirect asupra niciunei întreprinderi care prestează astfel de servicii; și
    - să nu fie implicată în niciun fel în nicio astfel de întreprindere;
  - (b) în toate celelalte cazuri, o autoritate competentă independentă de organismul de administrare a aeroportului.
3. Comitetul utilizatorilor aeroportului nu trebuie să aibă acces la dosarele candidaților în nicio etapă a procedurii de selecție. Organismul de administrare a aeroportului nu trebuie să aibă acces la dosarele candidaților în nicio etapă a procedurii de selecție, dacă nu este autoritatea pentru licitație.
4. După notificarea Comisiei, statul membru în cauză poate include în caietul de sarcini sau în specificațiile tehnice pe care furnizorii de servicii de handling la sol trebuie să le respecte o obligație de furnizare de servicii publice cu privire la aeroporturile care deservesc regiuni periferice sau în curs de dezvoltare care fac parte din teritoriul său și unde furnizorii nu sunt dispuși să presteze servicii de handling la sol fără sprijin public (și anume, drepturi exclusive sau plăți compensatorii), dar care sunt de o importanță vitală pentru statul membru în cauză în ceea ce privește accesibilitatea. Această dispoziție nu aduce atingere normelor UE privind ajutoarele de stat.
5. Cererea de oferte se lansează și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
6. Selecția furnizorilor de către autoritatea pentru licitație se face în două etape:
  - (a) o procedură de calificare pentru a examina caracterul adecvat al candidaților; și
  - (b) o procedură de atribuire pentru a selecta prestatorul sau furnizorii autorizați.

*Articolul 8*  
*Procedura de calificare*

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

- (b) candidatul își demonstrează capacitatea și se angajează în scris să aplice dispozițiile și normele relevante, inclusiv textele legislative aplicabile privind dreptul muncii, contractele colective aplicabile, normele de conduită în aeroport și cerințele de calitate în aeroport.
3. Autoritatea pentru licitație prezintă lista candidaților care îndeplinesc criteriile stabilite în cadrul procedurii de calificare.

*Articolul 9*  
*Procedura de atribuire*

1. În cadrul procedurii de atribuire, autoritatea pentru licitație selectează un prestator din lista candidaților calificați și atribuie autorizația prestatorului după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a organismului de administrare a aeroportului, dacă acesta este diferit de autoritatea pentru licitație.
2. Selecția prestatorului în vederea atribuirii autorizației se bazează pe comparația dosarelor candidaților în raport cu o listă a criteriilor de atribuire. Criteriile de atribuire trebuie să fie pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii. Autoritatea pentru licitație stabilește criteriile de atribuire după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a organismului de administrare a aeroportului, dacă acesta este diferit de autoritatea pentru licitație.
3. Criteriile de atribuire includ următoarele:
- (a) coerența și caracterul plauzibil al planului de afaceri, astfel cum este evaluat pe baza modelelor de calcul al costurilor;
  - (b) nivelul calității operațiunilor, astfel cum sunt evaluate pe baza unui program de zbor reprezentativ, inclusiv, dacă este cazul, utilizarea eficientă a personalului și a echipamentelor, ultima acceptare a bagajelor și a mărfurilor, termenele de livrare pentru bagaje și mărfuri și timpii maximi de rotație;
  - (c) adecvația resurselor materiale în ceea ce privește disponibilitatea și protecția mediului asociate echipamentelor;
  - (d) adecvația resurselor umane în ceea ce privește experiența lucrătorilor și adecvația programului de formare/calificare;
  - (e) calitatea tehnologiei informației și comunicațiilor;
  - (f) calitatea planificării organizaționale;
  - (g) performanța ecologică.
4. Ponderea relativă a criteriilor de atribuire este menționată în cererea de oferte și în documentele relevante. Un interval de puncte cu o distribuție (*spread*) maximă corespunzătoare se aplică fiecărui criteriu de atribuire. Autoritatea pentru licitație poate stabili un număr minim de puncte pe care un candidat ales trebuie să le acumuleze pentru anumite criterii specifice de atribuire. Stabilirea unui număr minim de puncte este nediscriminatorie și este menționată clar în cererea de oferte și în

documentele relevante. Autoritatea pentru licitație nu poate elimina niciun criteriu de atribuire, nu poate adăuga alte criterii și nici subîmpărți criteriile prevăzute inițial în cererea de oferte.

5. Autorizația de prestare de servicii de handling la sol în aeroportul respectiv se atribuie candidatului care acumulează cel mai mare număr de puncte și care întrunește în același timp toate punctajele minime solicitate pentru anumite criterii de atribuire.
6. Utilizatorii aeroportului care candidează pentru prestarea de servicii de handling pentru terți sau care operează handling propriu nu sunt consultați în procedura de atribuire.
7. Autoritatea pentru licitație se asigură că decizia de atribuire și motivele care stau la baza acesteia sunt făcute publice.

#### *Articolul 10*

##### *Perioada de selecție și încheierea activității*

1. Furnizorii de servicii de handling la sol sunt autorizați pentru o perioadă minimă de șapte ani și o perioadă maximă de zece ani, fără a aduce atingere exceptărilor referitoare la deschiderea pentru handling propriu și pentru servicii de handling la sol pentru terți prevăzută la articolul 14 alineatul (1). Perioada exactă pentru care furnizorii sunt autorizați și data de începere a activităților se indică clar în cererea de oferte.
2. Un prestator de servicii de handling la sol începe să presteze serviciile în termen de o lună de la data începerii indicată în cererea de oferte. Autoritatea pentru licitație poate, în cazuri justificate corespunzător, la cererea prestatorului de servicii de handling la sol și după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului, să prelungească această perioadă cu cel mult șase luni. După expirarea acestei perioade, validitatea autorizației încetează.
3. Autoritatea pentru licitație anticipează încheierea perioadei de autorizare și se asigură că orice prestator selectat în urma unei noi cereri de oferte este autorizat să își înceapă activitățile în ziua următoare ultimei zile a perioadei de autorizare corespunzătoare prestatorului sau furnizorilor selectați anterior.
4. În cazul în care un prestator de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de terminarea perioadei pentru care este autorizat, prestatorul este înlocuit pe baza procedurii de selecție descrise în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol. Orice prestator care își încetează activitatea informează autoritatea pentru licitație relevantă cu privire la intenția sa de a-și înceta activitatea cu suficient timp în prealabil și cu cel puțin șase luni înainte de a părăsi aeroportul. Pot fi impuse sancțiuni financiare prestatorului dacă acesta nu informează autoritatea pentru licitație cu suficient timp în prealabil, cu excepția cazului în care prestatorul poate demonstra forța majoră.
5. În cazul în care un prestator își încetează activitatea înainte de finalizarea perioadei pentru care este autorizat și nu acordă timp suficient autorității pentru licitație să selecteze un nou prestator până la momentul părăsirii aeroportului, având drept rezultat un monopol temporar asupra anumitor servicii de handling la sol în



aeroportul respectiv, statul membru autorizează pentru o perioadă de timp limitată, care să nu depășească zece luni, un prestator de servicii de handling la sol pentru a presta serviciile în aeroportul respectiv fără a recurge la procedura de selecție prevăzută în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol.

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

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

#### *Articolul 11*

##### *Organismul de administrare a aeroportului în calitate de prestator de servicii de handling la sol*

1. Atunci când numărul furnizorilor de servicii de handling la sol este limitat în conformitate cu articolul 6, organismul de administrare a aeroportului poate să presteze servicii de handling la sol fără a face obiectul procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10. De asemenea, organismul de administrare a aeroportului poate, fără a urma această procedură, să autorizeze o întreprindere să furnizeze servicii de handling la sol în aeroportul în cauză:
  - (a) dacă acesta controlează direct sau indirect întreprinderea respectivă;
  - (b) dacă întreprinderea îl controlează direct sau indirect.
2. În cazul în care un organism de administrare a aeroportului care prestează servicii de handling la sol în conformitate cu alineatul (1) nu mai îndeplinește condițiile stabilite la alineatul (1), prestatorul respectiv poate continua să furnizeze servicii de handling la sol pentru o perioadă de cinci ani fără a face obiectul procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10. La încheierea perioadei de cinci ani, prestatorul informează autoritatea pentru licitație relevantă cu suficient timp în prealabil și cu cel puțin șase luni înainte de expirarea perioadei de cinci ani. Pot fi impuse sancțiuni financiare prestatorului în cazul în care acesta nu informează autoritatea pentru licitație cu suficient timp în prealabil, cu excepția cazului în care prestatorul poate demonstra forța majoră. Dacă prestatorul își încetează activitatea înainte de terminarea perioadei de cinci ani, se aplică articolul 10 alineatele (4) și (5).

## Articolul 12

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

1. Prezentul articol se aplică numai serviciilor de handling la sol pentru care statul membru în cauză are un număr limitat de furnizori în conformitate cu articolul 6 sau 14.
2. În cazul în care, în urma procedurii de selecție prevăzută la articolele 7-10, un prestator de servicii de handling la sol menționat la alineatul (1) își pierde autorizația de a presta serviciile, statele membre pot solicita prestatorului (furnizorilor) de servicii de handling la sol care prestează ulterior serviciile respective să acorde personalului angajat anterior pentru prestarea serviciilor drepturile de care ar fi beneficiat în cazul unui transfer în sensul Directivei 2001/23/CE a Consiliului<sup>17</sup>.
3. Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) la angajații prestatorului anterior care sunt implicați în prestarea serviciilor pentru care prestatorul anterior a pierdut autorizația și care acceptă în mod voluntar să fie preluați de către noul sau noii furnizori.
4. Statele membre limitează cerința de la alineatul (2) astfel încât să fie proporțională cu volumul de activitate transferată efectiv către celălalt prestator.
5. În cazul în care un stat membru impune o cerință în conformitate cu alineatul (2), documentele aferente cererii de oferte pentru procedura de selecție prevăzută la articolele 7-10 enumeră personalul vizat și indică detaliile relevante ale drepturilor contractuale ale angajaților, precum și condițiile în care angajații sunt considerați a fi asociați serviciilor în cauză.
6. Dacă un furnizor de servicii de handling la sol încetează prestarea acestor servicii către un utilizator al aeroportului, ele reprezentând o parte semnificativă a activităților de handling la sol ale acestui furnizor în cazurile care nu sunt prevăzute la alineatul (2) sau dacă un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu decide să nu mai facă handling propriu, statele membre pot solicita furnizorului sau furnizorilor de servicii de handling la sol sau utilizatorului aeroportului care recurge la handling propriu și care prestează ulterior aceste servicii de handling la sol să acorde personalului care presta anterior aceste servicii drepturile de care ar fi beneficiat dacă ar fi avut loc un transfer în înțelesul Directivei 2001/23/CE a Consiliului.
7. Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) la angajații furnizorului anterior care sunt implicați în prestarea de servicii de handling la sol pe care furnizorul anterior nu le mai prestează, și care acceptă pe bază voluntară să fie preluați de noul sau noii furnizori sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu.
8. Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) la angajații utilizatorului aeroportului care recurge la handling propriu care sunt implicați în prestarea de

---

<sup>17</sup> Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități, JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

servicii de handling la sol pentru care utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu decide să nu mai facă handling propriu, și care acceptă pe bază voluntară să fie preluați de noul sau noii furnizori sau de utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu.

9. Statele membre limitează cerința de la alineatul (6) astfel încât aceasta să fie proporțională cu volumul activității efectiv transferate celui alt furnizor sau utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu.
10. Statele membre pot încredința componentele de management și de forță de muncă la nivelul adecvat, cu ajutorul defînirii, printr-un acord negociat, a măsurilor concrete de implementare a prezentului articol.
11. Statele membre informează Comisia cu privire la toate măsurile luate în conformitate cu prezentul articol.

### *Articolul 13* *Aeroporturi insulare*

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

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

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

### **SECȚIUNEA 3 EXCEPTĂRI PENTRU HANDLINGUL PROPRIU ȘI PENTRU SERVICIILE DE HANDLING LA SOL PRESTATE DE TERȚI**

#### *Articolul 14* *Exceptări*

1. Dacă pentru un aeroport, anumite constrângeri privind capacitatea sau spațiul disponibil, care apar în special din cauza aglomerației și a procentului de utilizare a spațiului, fac imposibilă deschiderea pieței și/sau implementarea handlingului propriu în măsura prevăzută de prezentul regulament, statul membru în cauză poate decide:
  - (a) să limiteze numărul furnizorilor la cel puțin doi pentru una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol, altele decât cele menționate la articolul

6 alineatul (2) în întreg aeroportul sau într-o parte a acestuia; în acest caz se aplică articolul 6 alineatul (3);

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

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

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

3. Exceptările nu trebuie:

- (a) să dea naștere la denaturări ale concurenței între furnizorii de servicii de handling la sol și/sau utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu;
- (b) să fie prelungite mai mult decât este necesar.

4. Statele membre notifică Comisiei, cu cel puțin șase luni înainte de intrarea în vigoare, orice exceptări pe care le acordă în temeiul alineatului (1) și motivele care stau la baza acestora.

5. Ulterior primirii acestora, Comisia publică un rezumat al deciziilor privind exceptările notificate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și invită părțile interesate să prezinte observații.

6. Comisia examinează atent deciziile de exceptare prezentate de statele membre. În acest scop, Comisia realizează o analiză detaliată a situației și un studiu al măsurilor adecvate prezentate de statele membre, pentru a verifica dacă constrângerile invocate există și dacă este imposibil să se deschidă piața și/sau să se aplice handlingul propriu în măsura prevăzută în prezentul regulament.

7. După această examinare și după consultarea statului membru în cauză, Comisia poate aproba decizia statului membru sau o poate respinge, în cazul în care consideră că nu există dovezi cu privire la existența constrângerilor invocate sau dacă acestea nu sunt atât de grave încât să justifice exceptarea. După consultarea statului membru în cauză, Comisia poate cere, de asemenea, statului membru să modifice măsura

exceptării sau să o restricționeze la acele părți ale unui aeroport unde s-a dovedit că există constrângerile invocate.

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

#### *Articolul 15*

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

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

## **Capitolul IV — Proceduri privind aprobarea**

#### *Articolul 16*

#### *Obligația de a obține o aprobare adecvată recunoscută în toate statele membre ale UE*

1. În aeroporturile cu un volum anual de trafic care depășește 2 milioane de pasageri sau 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani, nicio întreprindere nu este autorizată să presteze servicii de handling la sol fie ca prestator de servicii de handling la sol, fie ca utilizator care recurge la handling propriu decât dacă acesteia i s-a acordat o aprobare adecvată. O întreprindere care îndeplinește cerințele prevăzute în acest capitol are dreptul de a primi aprobarea.
2. Fiecare stat membru desemnează o autoritate competentă („autoritatea de autorizare”), independentă de organismul de administrare a aeroportului, responsabilă cu emiterea aprobărilor pentru prestarea de servicii de handling la sol.

3. Autoritatea de autorizare nu acordă aprobările sau nu le menține în vigoare în cazul în care nu sunt respectate toate cerințele prevăzute în prezentul capitol.

#### *Articolul 17*

##### *Condiții pentru acordarea aprobării*

1. Aprobarea se acordă de către autoritatea de autorizare a unui stat membru unei întreprinderi, în următoarele condiții:
  - (a) aceasta este stabilită și înregistrată într-un stat membru;
  - (b) structura sa organizatorică permite autorității de autorizare să pună în aplicare dispozițiile prezentului capitol;
  - (c) îndeplinește condițiile financiare menționate la articolul 18;
  - (d) îndeplinește cerința dovedirii bunei reputații, menționată la articolul 19;
  - (e) îndeplinește cerința privind calificarea personalului, menționată la articolul 20;
  - (f) îndeplinește cerințele referitoare la manualul de operațiuni, menționată la articolul 21;
  - (g) îndeplinește cerințele referitoare la asigurare, menționate la articolul 22.
2. Alineatul (1) literele (a), (c) și (d) nu se aplică utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu și care nu prestează servicii de handling la sol pentru terți. Utilizatorii aeroportului cărora li s-a emis o aprobare pentru handling propriu nu sunt autorizați să presteze servicii de handling la sol pentru terți pe baza acestei aprobări.
3. O întreprindere care solicită o aprobare sau care a obținut o aprobare trebuie să respecte dispozițiile naționale privind protecția socială, protecția mediului și măsurile de securitate aeroportuară ale tuturor statelor membre în care operează.

#### *Articolul 18*

##### *Condiții financiare pentru acordarea unei aprobări*

1. O întreprindere care solicită o aprobare nu trebuie să se afle în insolvență, în faliment sau să facă obiectul unor alte proceduri similare.
2. Autoritatea de autorizare evaluează atent dacă o întreprindere care solicită aprobarea poate demonstra că:
  - (a) își poate îndeplini în orice moment obligațiile actuale și potențiale, determinate pe baza unor ipoteze realiste, pe parcursul unei perioade de 24 de luni de la începerea operațiunilor; și
  - (b) își poate acoperi, pe parcursul unei perioade de trei luni de la începerea operațiunilor, costurile fixe și de funcționare contractate în cadrul operațiunilor din planul de afaceri, determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit din funcționare.

3. În scopul evaluării menționate la alineatul (1), fiecare solicitant își prezintă conturile auditate pentru ultimele două exerciții financiare.
4. În scopul evaluării menționate la alineatul (2), fiecare solicitant depune un plan de afaceri pentru cel puțin primii trei ani de funcționare. Planul de afaceri trebuie să conțină detalii privind legăturile financiare ale solicitantului cu orice alte activități comerciale în care solicitantul este implicat fie direct, fie prin intermediul unor întreprinderi asociate. Solicitantul trebuie, de asemenea, să furnizeze orice informații utile, în special următoarele date:
  - (a) o situație financiară estimativă și un cont de profit și pierderi estimativ pentru următorii trei ani;
  - (b) fluxul de numerar anticipat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de activitate;
  - (c) detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea echipamentelor, inclusiv, în cazul contractului de închiriere, termenii și condițiile fiecărui contract, dacă este relevant.

#### *Articolul 19*

#### *Dovada buneii reputații*

1. O întreprindere care solicită o aprobare trebuie să prezinte dovada achitării taxelor și contribuțiilor acesteia la asigurările sociale aferente anului anterior, pentru statul membru unde își desfășoară activitatea sau, în cazul în care nu își desfășoară activitatea pe teritoriul Uniunii, pentru țara sa de origine.
2. Întreprinderea furnizează, de asemenea, dovezi care să ateste că persoanele care vor gestiona permanent și efectiv activitățile întreprinderii au o bună reputație și nu sunt declarate în faliment. Autoritatea de autorizare acceptă ca dovadă suficientă pentru cetățenii statelor membre prezentarea unor documente emise de către autoritățile competente ale statului membru unde întreprinderea este stabilită și înregistrată sau ale statului membru unde persoana în cauză își are reședința permanentă și care atestă îndeplinirea cerințelor respective.
3. În cazul în care statul membru unde întreprinderea este stabilită și înregistrată sau statul membru unde persoana în cauză își are reședința permanentă nu emite documentele menționate la alineatul (2), aceste documente sunt înlocuite cu o declarație sub jurământ – sau, pentru statele membre în care nu există dispoziții privind declarația sub jurământ, cu o declarație solemnă – a persoanei în cauză în fața unei autorități judecătorești sau administrative competente sau, după caz, a unui notar sau a unui organism profesional calificat din statul membru unde este stabilită și înregistrată întreprinderea sau din statul membru unde persoana în cauză își are reședința permanentă. Autoritatea, notarul sau organismul profesional calificat emite un certificat prin care atestă autenticitatea declarației sub jurământ sau a declarației solemne.

*Articolul 20*  
*Calificarea personalului*

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

*Articolul 21*  
*Manual de operațiuni*

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

- (a) organigrama, personalul de management, descrierea responsabilităților și a sarcinilor, răspundere;
- (b) capacitatea de a opera în siguranță în cadrul unui aeroport;
- (c) politica de echipamente;
- (d) cerințele privind calificarea personalului, precum și cerințele corespunzătoare privind instruirea și planul de pregătire;
- (e) procedurile de management al siguranței și calității;
- (f) procedurile standard de handling, inclusiv coordonarea cu utilizatorii aeroportului și organismele de administrare a aeroportului, coordonarea activităților și procedurile specifice de handling asociate clienților specifici;
- (g) politica privind intervenția în caz de urgență;
- (h) procedurile privind gestionarea securității.

*Articolul 22*  
*Cerințe privind asigurarea*

1. Furnizorii de servicii de handling la sol, precum și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu pe teritoriul Uniunii trebuie să fi încheiat asigurări de răspundere civilă pentru serviciile lor de handling la sol în caz de daune cauzate pe teritoriul unui stat membru și pentru care există un drept de despăgubire.
2. Comisia este abilitată să detalieze cerințele privind asigurarea și sumele minime prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 42.

*Articolul 23*  
*Valabilitatea unei aprobări*

1. O aprobare este valabilă pentru o perioadă de cinci ani.



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

*Articolul 24*  
*Revocarea aprobării*

1. Autoritatea de autorizare poate revoca în orice moment aprobarea în cazul în care prestatorul de servicii de handling la sol sau utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu nu îndeplinește, din motive care îi sunt imputabile, criteriile prevăzute în prezentul capitol. Motivele revocării sunt comunicate respectivului prestator sau utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu, precum și autorităților de autorizare din celelalte state membre.
2. Autoritatea de autorizare revocă aprobarea în cazul în care prestatorul de servicii de handling îi furnizează, în cunoștință de cauză sau din neglijență, informații false cu privire la un aspect important.

*Articolul 25*  
*Deciziile privind aprobările*

1. Autoritatea de autorizare adoptă o decizie de soluționare a cererii cât mai curând posibil și în termen de cel mult două luni de la prezentarea tuturor informațiilor necesare, ținând seama de toate elementele de care dispune. Decizia se comunică

solicitantului și autorităților de autorizare din celelalte state membre. În cazul unui refuz, se precizează motivele acestuia.

2. O aprobare poate fi reținută numai dacă prestatorul de servicii de handling la sol sau utilizatorul aeroportului care recurge la handling propriu nu îndeplinește, din motive care îi sunt imputabile, criteriile prevăzute în prezentul capitol.
3. Procedurile pentru acordarea și revocarea aprobărilor sunt făcute publice de către autoritatea de autorizare, care informează Comisia cu privire la acestea.

#### *Articolul 26*

##### *Recunoașterea reciprocă a aprobărilor*

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

## **Capitolul V — Obligații ale organismelor de administrare a aeroportului și ale administratorilor infrastructurilor centralizate**

#### *Articolul 27*

##### *Accesul la infrastructurile și instalațiile centralizate*

1. Prezentul articol se aplică numai aeroporturilor cu un volum anual de trafic de cel puțin 2 milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani.
2. Organismul de administrare a aeroportului publică o listă cu infrastructurile centralizate din aeroport.
3. Administrarea infrastructurilor centralizate poate fi rezervată organismului de administrare a aeroportului sau oricărui alt organism, care poate face obligatorie utilizarea de către furnizorii de servicii de handling la sol și de către utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu a infrastructurilor respective. Administrarea unor astfel de infrastructuri se realizează în mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu.
4. Organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau alt organism care controlează organismul de administrare a aeroportului ia o decizie, pe bază obiectivă și după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a întreprinderilor care furnizează servicii de handling la sol în aeroport, în privința infrastructurilor care vor fi centralizate. Organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau alt organism care controlează organismul de administrare a aeroportului, se asigură că toate infrastructurile sau instalațiile care se încadrează la definiția „infrastructurii centralizate” sunt desemnate ca atare și că acestea respectă cerințele prevăzute în prezentul capitol.

5. În cazul în care Comitetul utilizatorilor aeroportului nu este de acord cu decizia organismului de administrare a aeroportului de a centraliza sau de a nu centraliza o infrastructură sau cu domeniul de aplicare al centralizării, acesta poate solicita autorității independente de supraveghere a statului membru în cauză să decidă dacă infrastructura în cauză trebuie centralizată sau nu și în ce măsură.
6. Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu au acces liber la infrastructurile aeroportului, la infrastructurile centralizate și la instalațiile din aeroport în măsura necesară pentru a le permite să își desfășoare activitățile. Organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate sau, după caz, autoritatea publică sau alt organism care controlează organismul de administrare a aeroportului poate supune accesul unor condiții relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.
7. Spațiul disponibil pentru serviciile de handling la sol în cadrul unui aeroport trebuie să fie împărțit între diferiții furnizori de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu, inclusiv nou-admișii, în măsura necesară exercitării drepturilor lor și pentru a permite concurența eficientă și corectă, pe baza unor norme și criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.
8. În cazul în care o decizie referitoare la domeniul de aplicare al infrastructurii centralizate este adusă în atenția autorității independente de supraveghere în conformitate cu alineatul (5) din prezentul articol, se aplică procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 2009/12/CE.

#### *Articolul 28*

##### *Taxe pentru infrastructurile și instalațiile centralizate*

1. Prezentul articol se aplică numai în cazul aeroporturilor cu un volum anual de trafic de cel puțin 2 milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri, cel puțin în ultimii trei ani.
2. În cazul în care utilizarea infrastructurilor sau instalațiilor centralizate din aeroport face obiectul percepției unei taxe, organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate se asigură că valoarea taxei este stabilită pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii.
3. Organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate este îndreptățit să procedeze la recuperarea costurilor și să realizeze o rentabilitate moderată a activelor din taxele percepute. Taxele constituie plată pentru un serviciu prestat.
4. Orice taxă menționată la alineatul (1) se stabilește la nivelul fiecărui aeroport după consultarea Comitetului utilizatorilor aeroportului și a întreprinderilor care prestează servicii de handling la sol în aeroport. Organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate, oferă anual Comitetului utilizatorilor aeroportului și întreprinderilor care prestează servicii

de handling la sol în aeroport informații referitoare la elementele componente care stau la baza determinării taxelor. Informațiile includ cel puțin următoarele elemente:

- (a) lista diferitelor servicii și a infrastructurii furnizate în schimbul taxelor;
  - (b) metodologia utilizată pentru stabilirea taxelor;
  - (c) structura globală a costului cu privire la facilitățile și serviciile asociate taxelor;
  - (d) venitul provenit din diferite taxe, costul total al serviciilor acoperite de acestea și rentabilitatea activelor;
  - (e) orice finanțare provenită de la autoritățile publice pentru facilitățile și serviciile asociate taxelor;
  - (f) rezultatele estimate ale oricărei investiții majore propuse în ceea ce privește consecințele asupra capacității aeroportului.
5. Organismul de administrare a aeroportului publică cuantumul taxelor, inclusiv lista detaliată a serviciilor prestate, astfel încât să demonstreze că toate taxele percepute pentru furnizarea infrastructurilor centralizate, a spațiului pentru serviciile de handling la sol și a serviciilor esențiale asociate prestării serviciilor de handling la sol sunt utilizate exclusiv pentru recuperarea parțială sau integrală a costurilor asociate. Dacă este relevant, organismul de administrare a infrastructurii centralizate comunică cuantumul taxelor, inclusiv lista detaliată a serviciilor prestate, organismului de administrare a aeroportului.
6. În cazul în care Comitetul utilizatorilor aeroportului nu este de acord cu o taxă stabilită de către organismul de administrare a aeroportului sau, dacă este relevant, de către organismul de administrare a infrastructurii centralizate, acesta poate solicita autorității independente de supraveghere a statului membru în cauză să decidă cu privire la cuantumul taxei respective.
7. În cazul în care o decizie referitoare la cuantumul unei taxe este adusă în atenția autorității independente de supraveghere, în conformitate cu alineatul (6) din prezentul articol, atunci se aplică procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 2009/12/CE.

#### *Articolul 29* *Separare juridică*

1. În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 2 milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani, organismul de administrare a aeroportului sau organismul de administrare a infrastructurii centralizate înființează, în cazul în care prestează servicii de handling la sol pentru terți, o entitate separată din punct de vedere juridic pentru prestarea respectivelor servicii de handling la sol.

Această entitate este independentă, în ceea ce privește forma sa juridică, organizarea și procesul decizional, de oricare altă entitate destinată gestionării infrastructurii aeroportului, în cazul în care organismul de administrare a aeroportului prestează

servicii de handling la sol pentru terți, precum și de oricare altă entitate destinată infrastructurii centralizate, în cazul în care organismul de administrare a infrastructurii centralizate prestează servicii de handling la sol pentru terți.

2. În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 2 milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani, persoanele responsabile cu gestiunea infrastructurii aeroportului sau cu administrarea infrastructurii centralizate nu pot participa direct sau indirect în structura organizațională a entității independente care prestează servicii de handling la sol.
3. Entitatea juridică care prestează servicii de handling la sol în conformitate cu alineatul (1) nu poate primi nicio subvenționare financiară încrucișată din activități aeronautice asociate gestionării infrastructurii aeroportului, în cazurile în care organismul de administrare a aeroportului prestează servicii de handling la sol, sau din activități aeronautice asociate gestionării infrastructurii centralizate, în cazurile în care organismul de administrare a infrastructurii centralizate prestează servicii de handling la sol, care ar putea permite entității juridice care furnizează servicii de handling la sol să își reducă prețurile pe care le aplică pentru serviciile sale de handling la sol pentru terți.
4. În sensul prezentului articol, „activitățile aeronautice” ale unui organism de administrare a aeroportului înseamnă orice activitate pe care organismul de administrare a aeroportului o desfășoară în aeroportul său și care este asociată furnizării de servicii sau infrastructuri către utilizatorii aeroportului, furnizorilor de servicii de handling la sol în activitatea acestora de transport aerian sau pasagerilor aerieni care folosesc aeroportul, precum perceperea tarifelor de aeroport, alocarea infrastructurilor și instalațiilor, măsuri de siguranță și de securitate în aeroport. Activitățile non-aeronautice includ activitățile imobiliare sau oricare alte activități din alte sectoare decât cel al transportului aerian.
5. La încheierea fiecărui exercițiu financiar, un auditor independent verifică situația și declară public că nu a existat subvenționare financiară încrucișată. În cazul în care entitatea juridică care prestează servicii de handling la sol primește subvenționare încrucișată din activități non-aeronautice, entitatea care gestionează infrastructura aeroportului sau cea care gestionează infrastructura centralizată trebuie să demonstreze că acest lucru este în conformitate cu alineatul (3).

## **Capitolul VI — Coordonarea activităților și calitate**

### *Articolul 30*

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

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

2. În plus, în aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau de 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin trei ani consecutiv:
  - (a) operațiunile furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să respecte standardele minime de calitate prevăzute la articolul 32;
  - (b) organismul de administrare a aeroportului se asigură că operațiunile furnizorilor de servicii de handling la sol și cele ale utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu sunt coordonate prin intermediul unui proces decizional în colaborare specific aeroporturilor (A-CDM) și prin intermediul unui plan adecvat de intervenție în caz de urgență.
3. Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere legislației UE privind concurența.
4. Organismul de administrare a aeroportului prezintă un raport anual privind punerea în aplicare a măsurilor prezentate la alineatul (2) organismului de evaluare a performanțelor al Eurocontrol. Organismul de evaluare a performanțelor prezintă Comisiei un raport consolidat.
5. Organismul de administrare a aeroportului raportează autorității de autorizare naționale orice problemă întâmpinată în legătură cu furnizorii de servicii de handling la sol sau cu utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu în aeroport.

*Articolul 31*  
*Norme de conduită*

1. În sensul prezentului articol, sintagma „norme de conduită” include toate normele definite de către organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul în scopul funcționării adecvate a aeroportului.
2. Organismul de administrare a aeroportului, o autoritate publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul poate stabili norme de conduită.
3. Normele de conduită trebuie să respecte următoarele principii:
  - (a) trebuie să se aplice în mod nediscriminatoriu diferiților furnizori de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului;
  - (b) trebuie să se refere la obiectivul urmărit;
  - (c) nu trebuie să reducă, în practică, accesul la piață sau libertatea de handling propriu la un nivel mai scăzut decât cel prevăzut în prezentul regulament.
4. Un stat membru poate, dacă este cazul, la propunerea organismului de administrare a aeroportului:
  - (a) să interzică unui prestator de servicii de handling la sol sau unui utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu prestarea serviciilor de handling

la sol sau handling propriu, dacă prestatorul sau utilizatorul nu respectă normele de conduită stabilite;

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

### *Articolul 32*

#### *Standarde minime de calitate*

1. În sensul prezentului articol, „standarde minime de calitate” înseamnă cerințe privind un nivel minim de calitate a serviciilor de handling la sol.
2. În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin ultimii trei ani, organismul de administrare a aeroportului sau, după caz, autoritatea publică sau oricare alt organism care controlează aeroportul stabilește standarde minime de calitate pentru prestarea serviciilor de handling la sol.
3. Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să respecte standardele minime de calitate. În plus, utilizatorii aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol trebuie să respecte standardele minime de calitate în relațiile lor contractuale.
4. Standardele minime de calitate acoperă, în special, următoarele domenii: performanța operațională, instruirea, informarea și asistența pasagerilor, în special în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>18</sup> și cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>19</sup>, procesul decizional în colaborare, siguranță, securitate, măsuri de intervenție în caz de urgență și mediu.
5. Standardele minime de calitate trebuie să fie corecte, transparente, nediscriminatorii și să nu aducă atingere legislației UE aplicabile, inclusiv Regulamentelor (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 1107/2006. Acestea trebuie să fie coerente, proporționale și relevante în ceea ce privește calitatea operațiunilor aeroportuare. În acest sens, o atenție adecvată trebuie acordată calității serviciilor vamale, securității în aeroport și procedurilor privind imigrația.
6. Standardele minime de calitate trebuie să respecte specificațiile stabilite de către Comisie. Comisia este împuternicită să adopte specificațiile prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 42.
7. Anterior stabilirii standardelor, organismul de administrare a aeroportului consultă Comitetul utilizatorilor aeroportului și furnizorii de servicii de handling la sol.

---

<sup>18</sup> JO L 46, 17.2.2004, p. 1.

<sup>19</sup> JO L 204, 26.7.2006, p. 1.

### *Articolul 33*

#### *Obligațiile de raportare cu privire la prestarea serviciilor de handling la sol*

1. În aeroporturile cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau 100 000 de tone de mărfuri pentru cel puțin trei ani consecutiv, furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu trebuie să prezinte Comisiei rapoarte cu privire la performanța operațională.
2. Comisia este autorizată să adopte specificații detaliate cu privire la conținutul și diseminarea obligațiilor de raportare prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 42.

### *Articolul 34*

#### *Formare*

1. Furnizorii de servicii de handling la sol și utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu se asigură că toți angajații lor implicați în prestarea de servicii de handling la sol, inclusiv personalul de conducere și supraveghetorii, participă periodic la sesiuni de formare specifică și periodică pentru a le permite îndeplinirea sarcinilor atribuite.
2. Fiecare angajat implicat în prestarea de servicii de handling la sol trebuie să participe la o sesiune de formare care să dureze cel puțin două zile și să fie relevantă pentru sarcinile care îi sunt atribuite. Fiecare angajat trebuie să participe la o sesiune de formare relevantă în momentul ocupării unui nou post sau atunci când îi este atribuită o nouă sarcină.
3. Atunci când este relevantă pentru activitatea în cauză de servicii de handling la sol, formarea include cel puțin următoarele elemente:
  - (a) securitate, inclusiv controlul securității, securitatea operațiunilor, echipamente de securitate și gestionarea amenințărilor la adresa securității;
  - (b) mărfuri periculoase;
  - (c) siguranța zonei aeroportuare, inclusiv politica de siguranță, regulamente privind siguranța, pericole, factori umani, marcaje și semnalizare în zona aeroportuară, situații de urgență, prevenirea FOD, protecție personală, accidente-incidente-incidente evitate la limită și supravegherea siguranței în zona aeroportuară;
  - (d) formarea șoferilor în zona aeroportuară, inclusiv responsabilitățile generale și procedurile (proceduri în caz de vizibilitate redusă), echiparea vehiculelor, norme specifice aeroporturilor și delimitarea zonelor de trafic și de manevră;
  - (e) operațiuni cu echipamente de sprijin la sol (GSE) și gestionarea acestora, inclusiv întreținerea GSE și operațiuni cu GSE;
  - (f) controlul încărcării, inclusiv greutatea generală și performanța și conștientizarea echilibrării, limitări structurale de încărcare specifice aeronavei, dispozitive de încărcare, încărcarea mărfurilor vrac, borderou de încărcare,



tabele/grafice privind echilibrările, raportul privind instrucțiunile de încărcare (LIR), mesaje de încărcare și controlul încărcării mărfurilor periculoase;

- (g) formare funcțională pentru handlingul pasagerilor, inclusiv instruire cu privire la pasarelele de îmbarcare pentru pasageri și la informarea și asistența pasagerilor în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 1107/2006;
  - (h) formare funcțională privind handlingul bagajelor;
  - (i) formare privind handlingul și încărcarea aeronavei;
  - (j) deplasarea la sol a aeronavei, inclusiv operațiunile de deplasare la sol a aeronavei, operarea echipamentelor, procedurile de conectare-deconectare echipamente-aeronavă, semnale manuale asociate deplasării la sol a aeronavei, triajul aeronavei și asistența deplasării la sol a aeronavei;
  - (k) handlingul mărfurilor și poștei, inclusiv interdicțiile și restricțiile aplicabile cu privire la comercializarea mărfurilor;
  - (l) instruire cu privire la coordonarea rotației aeronavei;
  - (m) mediu, inclusiv controlul scurgerilor, gestionarea descărcărilor și eliminarea deșeurilor;
  - (n) măsuri în caz de urgență și gestionarea intervențiilor în caz de urgență;
  - (o) sisteme de raportare;
  - (p) externalizarea controlului calității.
4. Fiecare prestator de servicii de handling la sol și utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu prezintă organismului de administrare a aeroportului un raport anual cu privire la respectarea obligației de formare.

*Articolul 35  
Subcontractare*

1. Fără a aduce atingere alineatelor (2), (3) și (4), furnizorii de servicii de handling la sol pot încheia contracte de subcontractare.
2. Utilizatorii aeroportului care recurg la handling propriu pot subcontracta servicii de handling la sol doar în cazul în care se află temporar în incapacitatea de a efectua handlingul propriu ca urmare a unei situații de forță majoră.
3. Subcontractanții nu pot subcontracta la rândul lor servicii de handling la sol.
4. Un prestator de servicii de handling la sol astfel cum este prevăzut la articolul 11 alineatul (1) nu poate subcontracta servicii de handling la sol decât dacă se află temporar în incapacitatea de a presta serviciile de handling la sol ca urmare a unei situații de forță majoră.

5. Orice prestator de servicii de handling la sol și orice utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu care utilizează unul sau mai mulți subcontractanți se asigură că aceștia respectă obligațiile impuse furnizorilor de servicii de handling la sol în temeiul prezentului regulament.
6. Orice prestator de servicii de handling la sol și orice utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu care utilizează unul sau mai mulți subcontractanți informează organismul de administrare a aeroportului cu privire la denumirea și activitățile desfășurate de către subcontractanții în cauză.
7. În cazul în care un prestator de servicii de handling la sol solicită o autorizație de prestare de servicii de handling la sol conform procedurii de selecție prevăzute la articolul 7, acesta indică numărul, activitățile și denumirile subcontractanților pe care intenționează să îi utilizeze.

## **Capitolul VII — Relații internaționale**

### *Articolul 36 Relații cu țări terțe*

1. Fără a aduce atingere angajamentelor internaționale ale Uniunii, Comisia poate, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 43 alienatul (3), să decidă ca un stat membru sau statele membre să adopte măsuri, inclusiv suspendarea parțială sau totală a dreptului de acces pe piața serviciilor de handling la sol pe teritoriul național cu privire la furnizori de servicii de handling la sol și utilizatori ai aeroportului care recurg la handling propriu din respectiva țară terță, în vederea remedierii comportamentului discriminatoriu al țării terțe în cauză, ori de câte ori este evident faptul că, în ceea ce privește accesul la piața serviciilor de handling la sol sau de handling propriu, o țară terță:
  - (a) nu acordă, de drept sau de fapt, furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu dintr-un stat membru un tratament comparabil celui acordat de către statul membru respectiv furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu proveniți din respectiva țară terță în aeroporturile sale; sau
  - (b) acordă, de drept sau de fapt, furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu dintr-un stat membru un tratament mai puțin favorabil decât cel acordat propriilor furnizori de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu; sau
  - (c) acordă furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu din alte țări terțe un tratament mai favorabil decât furnizorilor de servicii de handling la sol și utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu proveniți dintr-un stat membru.

2. Un prestator de servicii de handling la sol și un utilizator al aeroportului care recurge la handling propriu dintr-o țară terță este considerat persoană juridică sau fizică constituită în conformitate cu legislația țării terțe respective, având sediul social, administrația centrală sau punctul de lucru principal pe teritoriul țării terțe respective.
3. Uniunea și/sau statele membre se asigură că, în ceea ce privește drepturile de acces pe piață în țări terțe, nu există discriminare între utilizatorii aeroportului din cadrul Uniunii care prestează servicii de handling la sol pentru terți și alți furnizori de servicii de handling la sol din cadrul Uniunii.

## **Capitolul VIII — Obligații de raportare și de monitorizare**

### *Articolul 37*

#### *Obligații de raportare ale statelor membre*

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

### *Articolul 38*

#### *Publicarea listelor cu aeroporturi*

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

- (a) lista cu aeroporturile din cadrul Uniunii cu un volum anual de trafic de cel puțin 5 milioane de pasageri sau de 100 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani;
- (b) lista cu aeroporturile din cadrul Uniunii cu un volum anual de trafic de cel puțin 2 milioane de pasageri sau de 50 000 de tone de mărfuri cel puțin în ultimii trei ani;
- (c) lista cu aeroporturile din cadrul Uniunii deschise traficului comercial;
- (d) lista cu aeroporturile care fac obiectul unor limitări în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) sau cu articolul 14;
- (e) lista furnizorilor de servicii de handling la sol și a utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu aprobați în conformitate cu capitolul IV privind procedurile de aprobare.

*Articolul 39*  
*Raportul de evaluare și informare*

1. Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament cel târziu în termen de cinci ani de la data aplicării prezentului regulament. Raportul evaluează în particular orice impact semnificativ asupra calității serviciilor de handling la sol și condițiilor de muncă și angajare. Raportul include următorul set de indicatori și criterii fundamentale pentru un eșantion de aeroporturi:
  - (a) numărul mediu de furnizori de servicii de handling la sol în aeroporturile Uniunii, pentru cele 11 categorii de servicii;
  - (b) numărul utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu în fiecare aeroport al Uniunii, pentru cele 11 categorii de servicii;
  - (c) numărul aeroporturilor unde numărul de furnizori de servicii de handling la sol este limitat și valoarea limitării (limitărilor);
  - (d) numărul întreprinderilor care dețin o aprobare dintr-un stat membru și care operează într-un alt stat membru;
  - (e) opinia părților interesate cu privire la sistemul de aprobare (criterii de aprobare, aspecte legate de punerea în aplicare, preț etc.);
  - (f) numărul furnizorilor de servicii de handling la sol și al utilizatorilor aeroportului care recurg la handling propriu care operează pe teritoriul Uniunii (total);
  - (g) sistemul de gestionare și de stabilire a prețului pentru infrastructurile centralizate în fiecare aeroport;
  - (h) cota de piață a organismului de administrare a aeroportului în domeniul serviciilor de handling la sol în fiecare aeroport, pentru cele 11 categorii de servicii;
  - (i) cota de piață a utilizatorilor aeroportului care prestează servicii de handling pentru terți în fiecare aeroport, pentru toate categoriile de servicii;
  - (j) accidente referitoare la siguranță implicând servicii de handling la sol;
  - (k) opinia părților interesate privind calitatea serviciilor de handling la sol în aeroporturi în ceea ce privește competența personalului, mediu, securitate și coordonarea activităților (proces decizional în colaborare, măsuri de intervenție în caz de urgență, instruire în domeniul aeroportuar, subcontractare);
  - (l) standarde minime de calitate pentru întreprinderile care furnizează servicii de handling la sol;
  - (m) caracteristici privind formarea;
  - (n) transferul de personal și impactul acestuia asupra protecției angajaților;

- (o) locuri de muncă și condiții de muncă în sectorul serviciilor de handling la sol.
2. Comisia și statele membre cooperează în vederea colectării informațiilor necesare raportului prevăzut la alineatul (1).
  3. Pe baza acestui raport, Comisia poate decide dacă este necesară o revizuire a prezentului regulament.

## **Capitolul IX – Protecție socială**

### *Articolul 40 Protecție socială*

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

## **Capitolul X — Contestarea deciziilor sau a măsurilor individuale**

### *Articolul 41 Dreptul de a exercita o cale de atac*

1. Statele membre sau, dacă este cazul, organismele de administrare a aeroporturilor se asigură că orice parte care prezintă un interes legitim are dreptul de a exercita o cale de atac împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) (servicii de handling la sol pentru terți), articolele 7-10 (procedura de selecție), articolul 13 (aeroporturi insulare), articolele 23 și 24 (deciziile privind aprobarea), articolul 27 (accesul la infrastructurile și la instalațiile centralizate), articolul 28 (taxe pentru infrastructurile și instalațiile centralizate) articolul 31 (norme de conduită) și articolul 32 (standarde minime de calitate).
2. Calea de atac poate fi exercitată în fața unei instanțe naționale sau autorități publice altele decât organismul de administrare a aeroportului și, dacă este cazul, independent de autoritatea publică care îl controlează. Dacă se prevede astfel în prezentul regulament, calea de atac se exercită în fața unei autorități de supraveghere independente.

## **Capitolul XI – Dispoziții privind competențele de executare și competențele delegate**

### *Articolul 42 Exercitarea delegării de competențe*

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva respectării condițiilor prevăzute în prezentul articol.

2. Delegarea de competențe menționată la articolele 22, 32 și 33 este conferită pentru o perioadă de timp nedeterminată de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Delegarea de competențe, menționată la articolele 22, 32 și 33 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare.
4. Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 22, 32 și 33 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat nicio obiecție în termen de două luni de la comunicarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu au obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 43*  
*Procedura privind comitetul*

1. Comisia este asistată de un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura se încheie fără rezultat dacă președintele comitetului decide astfel înainte de expirarea termenului de emitere a avizului sau la cererea unei majorități simple a membrilor comitetului.
3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura se încheie fără rezultat dacă președintele comitetului decide astfel înainte de expirarea termenului de emitere a avizului sau la cererea unei majorități simple a membrilor comitetului.

## **Capitolul XII — Dispoziții finale**

*Articolul 44*  
*Abrogare*

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

Trimiterile la directiva abrogată se consideră trimiteri la prezentul regulament.

*Articolul 45*  
*Dispoziții tranzitorii*

1. Furnizorii selectați în conformitate cu articolul 11 din Directiva 96/67/CE înainte de data aplicării prezentului regulament continuă să fie autorizați în condițiile prevăzute de Directiva 96/67/CE până la expirarea perioadei de selecție planificate inițial.
2. În aeroporturile în care au fost selectați doar doi furnizori per categorie de servicii în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Directiva 96/67/CE și unde numărul minim de furnizori selectați este de trei în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din prezentul regulament, se organizează o procedură de selecție în conformitate cu articolele 7-13 din prezentul regulament, astfel încât să se selecteze și cel de-al treilea prestator care trebuie să-și poată începe operațiunile cel târziu în termen de un an de la data aplicării prezentului regulament.
3. Aprobările emise în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE continuă să fie valabile până la expirarea acestora și, în orice caz, nu mai mult de doi ani de la data aplicării prezentului regulament.
4. În cazul în care unei întreprinderi i s-a emis o aprobare în conformitate cu prezentul regulament, aceasta va solicita în termen de două luni anularea aprobării (aprobărilor) emise în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE. Cu toate acestea, dacă o aprobare emisă în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE expiră în termen de două luni de la emiterea noii aprobări în conformitate cu prezentul regulament, întreprinderea în cauză nu este obligată să solicite anularea acesteia.
5. Articolul 26 din prezentul regulament nu se aplică aprobărilor emise în conformitate cu articolul 14 din Directiva 96/67/CE.

*Articolul 46*  
*Intrare în vigoare și aplicare*

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

Prezentul regulament se aplică pentru XX.XX.20XX [18 luni de la data adoptării].

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

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu,*  
*Președintele*

## ANEXĂ

### LISTA CATEGORIILOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL

1. Administrarea și supravegherea la sol cuprind următoarele subcategorii:
  - 1.1. servicii de reprezentare și legătură cu autoritățile locale sau orice alte entități, plăți în numele utilizatorului aeroportului și asigurarea de spații pentru birouri pentru reprezentanții săi;
  - 1.2. controlul încărcăturii, mesagerie și telecomunicații;
  - 1.3. handlingul, depozitarea și administrarea dispozitivelor de încărcare;
  - 1.4. orice alte servicii de supraveghere înainte, în timpul sau după zbor și orice alte servicii administrative solicitate de către utilizatorul aeroportului.
2. Handlingul pasagerilor cuprinde orice tip de informare și de asistență – inclusiv cele prevăzute în cadrul legislației UE relevante privind drepturile pasagerilor – pentru pasagerii care sosesc, pleacă, sunt transferați sau se află în tranzit, inclusiv verificarea biletelor și documentelor de călătorie, înregistrarea bagajelor și transportarea lor la zona de sortare.
3. Handlingul bagajelor cuprinde handlingul bagajelor în zona de sortare, sortarea acestora, pregătirea lor pentru plecare, încărcarea și descărcarea lor din dispozitivele destinate pentru transportul acestora de la aeronavă la zona de sortare și viceversa, precum și transportarea bagajelor din zona de sortare în zona de primire.
4. Handlingul mărfurilor și poștei cuprinde următoarele subcategorii:
  - 4.1. pentru marfă: handlingul fizic al mărfurilor pentru export, transfer și import, handlingul documentelor anexate, proceduri vamale și aplicarea oricărei proceduri de securitate aprobate de părți sau impuse de circumstanțe;
  - 4.2. pentru poștă: handlingul fizic al poștei primite sau trimise, handlingul documentelor anexate și aplicarea oricărei proceduri de securitate aprobate de părți sau impuse de circumstanțe.
5. Handlingul de rampă cuprinde următoarele subcategorii:
  - 5.1. asistența pe suprafața de mișcare a aeronavei pe sol la sosire și plecare;
  - 5.2. asistență la încărcarea aeronavei și oferirea dispozitivelor adecvate;
  - 5.3. comunicarea între aeronavă și prestatorul de servicii aeriene;
  - 5.4. încărcarea și descărcarea aeronavei, inclusiv furnizarea de mijloace adecvate și operarea acestora, precum și transportul echipajului și al pasagerilor între aeronavă și terminal și transportul bagajelor între aeronavă și terminal;
  - 5.5. furnizarea unităților adecvate și operarea acestora pentru pornirea motorului;



- 5.6. deplasarea aeronavei la sosire și plecare, precum și furnizarea dispozitivelor adecvate și operarea acestora;
- 5.7. transportul, încărcarea și descărcarea de pe aeronavă a alimentelor și băuturilor.
6. Serviciile aeronavei cuprind următoarele subcategorii:
  - 6.1. curățarea externă și internă a aeronavei și serviciile de întreținere a toaletei și de alimentare cu apă;
  - 6.2. răcirea și încălzirea cabinei, îndepărtarea zăpezii și a gheții, degivrarea aeronavei;
  - 6.3. reamenajarea cabinei cu echipament adecvat, depozitarea acestui echipament.
7. Handlingul combustibilului și lubrifianților cuprinde următoarele subcategorii:
  - 7.1. organizarea și executarea operațiunilor de umplere și golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității furnizărilor de combustibili;
  - 7.2. înlocuirea uleiului și a altor fluide.
8. Întreținerea aeronavei cuprinde următoarele subcategorii:
  - 8.1. servicii de rutină realizate înaintea zborului;
  - 8.2. servicii speciale solicitate de utilizatorul aeroportului;
  - 8.3. furnizarea și administrarea de piese de schimb și echipament adecvat;
  - 8.4. solicitarea sau rezervarea unui spațiu adecvat de parcare și/sau a unui hangar.
9. Operațiunile de zbor și administrarea echipajului cuprind următoarele subcategorii:
  - 9.1. pregătirea zborului la aeroportul de plecare sau la orice alt punct;
  - 9.2. asistență în timpul zborului, inclusiv redirecționarea, dacă este necesar;
  - 9.3. activități după realizarea zborului;
  - 9.4. administrarea echipajului.
10. Transportul la sol cuprinde următoarele subcategorii:
  - 10.1. organizarea și executarea transportului echipajului, pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei între diferite terminale ale aceleiași aeroport, dar excluzând același transport dintre aeronavă și orice alt punct aflat în perimetrul aceleiași aeroport;
  - 10.2. orice transport special solicitat de către utilizatorul aeroportului.
11. Serviciile de catering cuprind următoarele subcategorii:
  - 11.1. legătura cu furnizorii și conducerea administrativă;

- 11.2. depozitarea alimentelor și băuturilor și a echipamentului necesar pentru pregătirea lor;
- 11.3. curățarea acestui echipament;
- 11.4. pregătirea și livrarea echipamentului, precum și stocului de băuturi și alimente.