



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.1.2007  
СОМ(2006) 821 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА**

**Относно прилагането на Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г.**

## ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Относно прилагането на Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г.

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 15 октомври 1996 г. Съветът прие Директива 96/67/ЕО относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността. Директивата беше първата стъпка към постепенното отваряне на достъпа до пазара на наземни услуги с цел да спомогне за намаляването на текущите разходи на авиопревозвачите, както и подобряване качеството на обслужването. Член 22 от директивата поставя изискване към Комисията да състави доклад за прилагането на директивата. Настоящият доклад на Комисията е изготвен в съответствие с това изискване.
2. По молба на Комисията през 2002 г. се направи проучване „за качеството и ефективността на наземните услуги в летищата на ЕС, в резултат от прилагането на Директивата 96/67/ЕО на Съвета“. Комисията публикува проучването на своята Интернет страница<sup>1</sup>, тъй като то съдържа ценна информация за икономическото отражение на директивата в различните държави-членки.
3. Напомня се, че директивата прави разлика между два типа услуги за наземно летищно обслужване: (1) категории от услуги, при които летищата достигат до определен праг, съществува свободен достъп за доставчиците на наземни услуги, за които на потребителите им се предоставя правото на самообслужване; както и (2) ограничен брой от специфични дейности по наземното обслужване<sup>2</sup>, които могат на определени летища да бъдат запазени за ограничен брой доставчици на дейности по наземното обслужване, а също и, съответно, за самообслужващи се потребители. Последните обикновено се наричат ограничени услуги и тази терминология ще се използва в текста по-нататък.

### 2. КОНСТАТАЦИИ ОТ ПРОУЧВАНЕТО

#### 4. Транспониране на директивата в националното законодателство

Транспонирането на директивата в законодателството на държавите-членки в повечето случаи протече безпроблемно, даже и когато за някои държави-членки Комисията трябваше да се ангажира с обмен на кореспонденция и консултации за обясняване, предоставяне на информация и помощ за правилното транспониране на директивата. Друг проблем беше доста забавения ход, с който бе извършено транспонирането: в повечето страни националното законодателство бе прието преди

---

<sup>1</sup> [www.ec.europa.eu/transport/air\\_portal/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm). Проучване, извършено от Международната консултантска компания за въздушен транспорт SH&E, Лондон.

<sup>2</sup> Т.е. обработка на багажи, перонно обслужване, обслужване с горива и масла, обработка на товари и поща по отношение на физическата обработка на товари и поща между авиотерминала и въздухоплавателното средство.

1999 г., докато в четири държави-членки това стана през 1999 г., а в една от тях - чак през 2000 г.

5. В два случая Комисията изрази несъгласие с държавите-членки за начина на транспониране на член 18 от директивата, който постановява, че държавите-членки могат да предприемат необходимите мерки за гарантиране на правата на работниците. Комисията счита, че националното законодателство, прието от някои държави-членки, е в противоречие с директивата. Европейският съд излезе със съответно решение<sup>3</sup>, като една от държавите-членки вече се съобрази със съдебното решение. Комисията възнамерява да предприеме правни действия срещу другата държава-членка, на базата на член 228 от Договора.

6. Изключения на основание член 9 от директивата

Там, където има специфични за дадено летище ограничения в наличното пространство или капацитет, държавите-членки могат да решат да ограничат броя на обслужващите оператори. Държавите-членки трябва да уведомят Комисията за направените от тях изключения. Въз основа на член 9 Комисията е получила десет уведомления. След проучване Комисията разреши осем изключения и отказа две. По-долу е представен списък с летищата, за които става дума.

Летище	Дата на решение на Комисията	Предоставено изключение до
Франкфурт	14 януари 1998 г.	1 януари 2001 г.
Хамбург	30 октомври 1998 г.	31 декември 2000 г.
Щутгарт	30 октомври 1998 г.	31 декември 2000 г.
Берлин Тегел	27 април 1999 г.	31 декември 2000 г.
Дюселдорф	14 януари 1998 г.	31 декември 2000 г.
Дюселдорф	5 януари 2000 г.	31 декември 2001 г.
Париж ШДГ	27 април 1999 г.	31 декември 2000 г.
Фунчал	10 януари 2000 г.	31 декември 2001 г.

За изключенията, заявени от летищата Кьолн/Бон на 30 октомври 1998 г. и Оporto, съответно на 10 януари 2000 г., не се даде разрешение.

*Приложение А* представя общата картина на ограниченията в капацитета и пространството на летищните оператори след прилагане на директивата. Това приложение се базира на проучване, направено по пощенски път и не включва всички големи летища в ЕС<sup>4</sup>. Изглежда, че освен летищата, упоменати по-горе, които са попълнили молбите си за изключения и са получили разрешение, след влизането в сила на директивата повечето летища не са имали проблеми с включването на нови оператори или пък са могли да направят нужното за намирането на бързо решение. Техният подход широко се споделя от другите доставчици на услуги.

7. Прилагане на директивата

<sup>3</sup> Решение на Европейския съд от 9 декември 2004 г., Дело С-460/02 Комисията срещу Република Италия. Решение на Европейския съд от 14 юли 2005 г., Комисията срещу Федерална република Германия, Дело С-386/2003.

<sup>4</sup> Същото се отнася за приложения Д, Е, Ж, З и И.

Член 1, параграф 4 от директивата изисква от Комисията всяка година да публикува списък с летища в рамките на Общността, в които пазарът на наземното обслужване трябва да се отвори, в съответствие със заложените в нея разпоредби. Най-новият списък бе публикуван на 17 ноември 2006 г.<sup>5</sup> Този списък се базира на статистиката за трафика на пътници и товари за 2005 г. и се съдържа в *приложение Б*. В него се отчита, че през тази година е имало 95 летища с повече от 2 милиона пътника или 50 000 тона товари и че 49 летища са били под този праг, но са имали годишен трафик от над 1 милион пътници или 25 000 тона товари.

От тези 144 летища само 13 летища от новоприетите в ЕС през 2004 година страни са в съответствие с минималния праг от 1 милион пътника/25 000 тона товари<sup>6</sup>.

Ефектите от приложението на директивата, описани по-долу, са предимно свързани с летищата в 15-те държави-членки, тъй като „новите“ държави-членки все още имат малък опит с прилагането на директивата.

#### 8. Разходи за наземно обслужване

Всеобщо признато е, че цените на наземните услуги са спаднали в почти всички държави-членки след приемането на директивата за наземното обслужване и този спад е по-явен в тези държави-членки, които са поддържали монопол в обслужването или силно регулиран пазар преди 1996 г. С това се признава, че директивата има положителен ефект върху конкуренцията, която може да е спомогнала за този спад, макар и също да е спорно дали промените в авиационния сектор са изиграли важна роля за натиска върху цените, тъй като нискотарифните авиокомпаниии оказват натиск върху доставчиците на наземно обслужване да ги понижат. *Приложение В* показва ценовите промени в редица летища на ЕС, настъпили след приложението на директивата. Приложението илюстрира всеобщия спад на цените от гледната точка на съответните действащи лица на пазара, макар че има различия в точните проценти. Следователно, усещането за явен спад в цените не е всеобхватно.

#### 9. Качество на наземното обслужване

След приемането и прилагането на директивата промените в нивото на качеството, изглежда, са били различни в различните летища. Заинтересованите страни имат различни виждания, най-вече относно перспективата за собствените си конкурентни позиции на пазара преди и след приложението на директивата, но примерите, в които участниците признават, че повишението на качеството с много превишава отделните случаи, където се наблюдава понижението. Освен тези два варианта – по-високи или по-ниски нива на качество, има и примери на липса на промени в нивата на качеството. Общото усещане е, че ползите от разширения достъп до пазара са: по-високата конкурентност, увеличението на свободния избор между доставчиците на услуги и намалението на разходите за тези услуги. Авиопревозвачите са основните бенефициенти от това развитие, но те са се възползвали от това, главно за да противопоставят различните доставчици един на друг, за да получат най-добрата цена, наблягайки по-малко върху качеството на услугите.

---

<sup>5</sup> ОВ С 279, 17.11.2006 г.

<sup>6</sup> Братислава, Будапеща, Ларнака, Любляна, Луга-Малта, Пафос, Прага, Рига, Талин, Вилнюс, Варшава, Краков и Катовице.

10. Вижданията по темата са по-различни от гледна точка на доставчиците на наземно обслужване, летищните оператори и авиопревозвачите, които сами осигуряват обслужването си, или обслужват трети страни (или реализират и двете неща). Общото заключение е, че авиопревозвачите са имали повече свобода да избират операторите по наземното обслужване. Те оценяват това развитие, защото то в много случаи включва традиционния монопол на летищата, който не само предоставя инфраструктура, но и наземно обслужване, а сега се е променил под въздействието на конкуренцията.
11. Летищата усещат, че този ефект има известно отрицателно отражение върху нивото на услугите и управлението, тъй като случайните недостатъци мога да нарушат управлението на летищната система като цяло. Комитетът на потребителите не е най-подходящото място за третиране на проблема, тъй като националните превозвачи, имат все по-силно влияние в този Комитет, а те в много случаи се самообслужват и по този начин това непременно би се отразило на качеството. Летищата считат, че имат достатъчно механизми, за да се справят с такива ситуации. *Приложение Г* дава общ поглед към развитието в нивото на качеството в летищата на ЕС от момента на прилагане на директивата. Възгледите за това развитие на летищните оператори, на Комитета на потребителите на летищата и на летищните оператори от въпросните летища са взети в предвид.
12. Конкуренция
- Директивата също даде отражение върху степента на конкурентност в летищата на ЕС, като за почти всички категории от наземното обслужване, броят на доставчиците на пазара се увеличи. *Приложение Д* представя броя на обслужващите оператори като трети страни в летищата на ЕС преди и след прилагане на директивата<sup>7</sup>. В повечето летища, където има промяна в броя, той е към увеличение. Само по отношение на обслужването с горива и масла общата численост остава статична. По отношение на самообслужващите се (втора част от *приложение Д*), те или са останали същите на брой, или са намалели. Числото в скоби след категория услуги се отнася за номера на категорията на услугата, изброена в приложението към директивата.
13. Независимо от тези по-големи цифри, които показват ясно увеличението на конкурентността на летищата, независимите доставчици на наземно обслужване считат, че техните търговски възможности са останали ограничени с оглед на това, което те смятат за относително малък „конкурентен пазар“ на по-големите летища, т.е. пазарният дял, който не е в ръцете на съответния авиопревозвач и/или летищен оператор и следователно е свободна ниша за заемане от независими обслужващи оператори. Това може да се обясни с наличието на много превозвачи на възлови летища, които не само се самообслужват, но също и като трети страни осигуряват наземно обслужване за своите партньори по договор за съвместна експлоатация, договори за кодови обозначения или за франчайзинг, на базата на договори за взаимно обслужване между превозвачи („ако аз те обслужвам на моето летище, ти ме обслужваш на твоето“). Когато на такива летища летищният оператор също е активен на пазара, останалият пазарен дял, достъпен за независимите оператори, може наистина да бъде малък. Това изглежда не се е променило с прилагането на

---

<sup>7</sup> За попълване на картината броят на самообслужващите се авиопревозвачи също е включен.

директивата. Независимите доставчици на услуги твърдят, че поради тази ситуация техните търговски възможности и рентабилност наистина не са се подобрили. Все пак, това като че ли не съответства напълно на по-големите цифри, споменати по-горе: ако фактите и цифрите бяха наистина така скромни за независимите обслужващи оператори, както те твърдят, то не толкова много от тях биха останали на пазара, както е в действителност.

14. Процедура за подбор

Член 11 от директивата изисква от държавите-членки да предприемат необходимите мерки за организиране на процедура за подбор на доставчиците, които желаят да бъдат лицензирани за осъществяване на наземни услуги в летищата, където техният брой е ограничен. Там, където летищният оператор е пряко или косвено включен в осигуряването на подобни услуги, той може да се счита за отговорен при подбора от страна на публичните власти. По този начин институцията, която избира обслужващия оператор няма да бъде негов конкурент, щом като операторът започне да предлага своите услуги. Но на практика намерението за дистанциране и независимост не във всички случаи е гарантирано. Има случаи, когато държавите-членки притежават финансов дял в летище, което не само предлага инфраструктура, но и наземно обслужване. Като резултат от този пряк интерес на държава-членка от рентабилността на дадена летищна компания, заинтересованите власти не винаги са готови да направят избора, който е най-благоприятен за летищните потребители.

15. Член 11 също постановява, че доставчиците на наземно обслужване се подбират за *максимален* период от 7 години. Този период се счита от доставчиците на услуги и от авиопревозвачите за твърде кратък, за да им позволи да възвърнат значителните инвестиции в персонал и съоръжения, макар че тук затрудненията не са единственият аспект: доставчиците на услуги също считат, че им е трудно да направят стратегии за дълъг период, понеже авиопревозвачите не са склонни да се съгласяват на дългосрочни договори и ангажименти. *По-краткият* срок на един лиценз, както беше установено в някои случаи, може да създаде даже повече трудности, особено за по-новите участници, в организирането новата си дейности и в резултат това да се окаже препятствие.

16. Участие на летищния оператор в пазара на наземното обслужване

В голям брой държави-членки (Австрия, Кипър, Чехия, Франция, Германия, Италия, Малта, Полша, Португалия) летищният оператор е активен на пазара на наземното обслужване, осигурявайки наземни услуги, и по този начин се явява директен конкурент на другите доставчици на услуги, както и на авиопревозвачите, които осигуряват тези услуги на трети страни. Причината за това е, че в тези държави-членки, а също и в някои други, обикновено съществува регулативно задължение за летищата да предоставят наземни услуги. Мотивите за това са недопускане на ситуация, при която може да съществуват летища без осигурено наземно обслужване. При това, факт е, че на много от по-големите летища, където има достатъчно голям брой доставчици на услуги, заинтересовани да ги предлагат, или където летищните ползватели също осъществяват обслужване и на трети страни, ръководствата на летищата са активни на пазара, чрез предлагане на летищно обслужване. На много подобни летища, те имат силни позиции, което затруднява конкурента или новопоявяващия се участник да придобие (допълнителен) пазарен дял.

17. Въздушните превозвачи и агентите по обслужването считат, че на тези летища, където властите, управляващи летището, едновременно се явяват и доставчици на наземно обслужване, конкурентността е изкривена, тъй като ръководството на летището може да дърпа твърде много конци, като по този начин въздейства на ежедневието на дейността на летището, което нарушава нормалната конкуренция. С други думи, летищният оператор се явява едновременно регулатор, собственик, оператор на инфраструктурата и на наземното обслужване, а тези роли са конфликтни. Настоящата директива няма достатъчно силни механизми за недопускане на тази ситуация. От друга страна, летищата излизат с доводи, че независимите доставчици на услуги се облагодетелстват от преимущества, каквито летищните оператори нямат, тъй като големите независими обслужващи оператори и авиопревозвачи действат на глобално ниво и с това се облагодетелстват от икономии от мащаба на дейността. Таблицата в *приложение Е*, показва в кои летища на ЕС летищният оператор също е и активен доставчик на наземно обслужване. Бази таблица не е изчерпателна, понеже не всички летища са посочени.

18. Централизирана инфраструктура

Член 8 от директивата разрешава на държавите-членки да резервират за летищния оператор управлението на централизираната инфраструктура, която се използва за осигуряване на наземно обслужване, чиято комплексност, разходи и екологично въздействие не позволява разделянето или дублирането □. Летищният оператор може да задължи доставчиците и самообслужващите се авиопревозвачи да използват тази инфраструктура, както и да налага такси за ползването на съоръженията. Бази разпоредба причини несигурност при определянето на това какво точно е централизирана инфраструктура и цената за нейното ползване. По отношение на дефиницията, в някои държави-членки, летищните потребители не считат за необходима намесата на властите, докато в други държави-членки потребителите я подкрепят, но властите реагират бавно. По-притесняващ е фактът, че летищата налагат такси на авиопревозвачите за ползването на централизираната инфраструктура: това е различно за различните летища и не е прозрачно. Може да има припокриване с авионавигационните такси, но тъй като в метода за начисляване на таксата за инфраструктура има неяснота, възниква несигурност. Летищните власти могат да правят отстъпки от тези такси за собствените си клиенти, а това може да изкриви конкуренцията. Като пример, в *приложение Ж* се споменават редица летища в ЕС, с или без определение за централизирана инфраструктура, дава се тарифната база за инфраструктурата, както и дали и какви проблеми са се появили.

19. Достъп до инсталации

Темата е свързана с разпоредбата на член 16 от директивата, която гарантира достъпа до летищните инсталации за доставчиците на услуги и за самообслужващите се потребители. Тя постановява, че наличното пространство за наземно обслужване на летището трябва да се раздели между различните доставчици на такива услуги и самообслужващите се летищни потребители, за да се гарантира справедлива конкуренция. Ръководството на летището може да поставя условия за този достъп и освен това да събира такса за достъп, определена като търговска такса, която трябва да се определя по уместни, обективни, прозрачни и не-дискриминационни критерии. На практика, възможността за налагане на такса не се използва от всички летища:

някои не събират такса за достъп на операторите или авиопревозвачите, други пък обратното.

20. Точното естество на таксата за достъп е предмет на съдебен спор между „Луфтханза“ и летището „Хановер – Лангенхаген“, като последното е на позиция, че таксата трябва да се третира като заплащане за даване на икономически достъп на авиопревозвачите до пазара, какъвто е летището. „Луфтханза“ опонира на това и счита, че таксата е свързана с услугите и че трябва да има някаква връзка между предлаганата от летището услуга и самата такса. На 16 октомври 2003 г. Европейският съд постанови, че член 16, параграф 3 не предоставя възможност на летищния оператор да дава достъп до пазара на наземно обслужване чрез заплащане на такса за достъп от страна на самообслужващ се авиопревозвач или доставчик на наземно обслужване, със съображение за осигуряване и на търговска възможност в допълнение към таксата, дължима от самообслужващия се или от доставчика за ползването на летищните инсталации<sup>8</sup>. Таксата, която може да се налага за използването на летищните инсталации, трябва да се определя според критериите, заложи в член 16, параграф 3.

21. В повечето летища на ЕС ръководните органи са направили възможното, за да подпомогнат новите участници на пазара чрез предоставянето им на съоръжения, макар че е имало и ограничения през натоварените периоди, като например през лятото, или ако е трябвало да се спазят валидни договори за наем. По принцип не е имало несправедливо предоставяне или разпределение на съоръжения, а случаите, в които на новите участници умишлено са били разпределяни за ползване съоръжения с лошо качество са ограничени. Това е ценно потвърждение от гледна точка на конкуренцията, тъй като авиопревозвачите признават, че определянето на съоръженията, предназначени за обслужващите агенти, оказва въздействие върху търговския им професионален избор.

## 22. Трудова заетост

Наземното обслужване изисква интензивна трудова заетост: около три четвърти от общите разходи за наземно обслужване са свързани със заетостта на персонала. В държавите-членки има обща загриженост, че на доставчиците на наземно обслужване им е трудно да привличат и поддържат квалифициран персонал за наземно обслужване, тъй като, изглежда, има значително текучество на персонала. Също така се признава, че засилването на конкурентността в резултат от директивата принуди авиопревозвачите и доставчиците на услуги да освободят голяма част от персонала си, като новите участници се сдобиха с нови работници, обикновено с по-ниско възнаграждение. По този начин в някои държави-членки се получи известен натиск върху трудовите правоотношения, нивата на заплатите и работните условия, а оттук и върху стабилността на работната сила. Говори се, че новите участници, а оттук индиректно въвеждането на конкуренция, може да е причината за влошаването на квалификацията и обучението на персонала, условията на труда, като от това може да е пострадало качеството на предлаганите услуги. Обаче няма налични актуални данни и това затруднява доказването или проверката за достоверността на тези твърдения. *Приложение 3* представя информация за настъпилите промени в социалните условия от гледната точка на авиопревозвачите, Комитета на летищните

---

<sup>8</sup> Дело C-363/01 Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH срещу Deutsche Lufthansa AG.



потребители и доставчиците на услуги. Трябва да се отбележи, че значителна част от интервюираните заинтересовани страни не са дали отговор на въпросите по този проблем и това може да показва, че това за тях не е спорен въпрос или не представлява особена загриженост. В *приложение II* се прави преглед на становищата на профсъюзите и работническите съвети по отношение на предполагаемото отрицателно въздействие на директивата.

23. Общи резултати от директивата

*Приложение Й* отразява общите резултати от директивата от гледна точка на летищните оператори, Комитетите на потребителите на летищата – които се състоят от авиопревозвачи - и доставчиците на наземни услуги.

**3. ПРИЛОЖЕНИЕ В ДЕСЕТТЕ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ СЛЕД ТЯХНОТО ПРИЕМАНЕ НА 1 МАЙ 2004 ГОДИНА**

24. Поради установените в директивата прагове, тя се прилага в тринадесет летища<sup>9</sup> в девет държави-членки, които бяха приети в ЕС през 2004 г., тъй като годишният трафик на тези летища надвишава 1 милион пътници. На базата на информацията, получена от публичните власти в засегнатите държави-членки<sup>10</sup>, става ясно, че в повечето държави-членки директивата е приложена правилно и Комисията не е получила сведения от пазарните участници, които да противоречат на тази информация. В една държава-членка ситуацията е незадоволителна и Комисията се обърна към ръководните обществени институции в тази страна по проблема.

Комисията наблюдава на становището си, че във всички случаи, когато една държава-членка не прилага пълно и правилно директивата, ще продължава неуморно и активно да полага усилия за постигане на пълното приложение на всички нейни разпоредби.

**4. НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ И СИГУРНОСТ**

25. Комисията започна проверки в областта на авиационната сигурност веднага след влизането в сила на Директива 96/67/ЕО. В резултат не можа да се извърши оценка на потенциалните различия при въвеждането на мерките за сигурност на летищата в Общността преди и след отварянето на пазара на наземно обслужване.

На основата на резултатите от инспекциите на Комисията, проведени от февруари 2004 г., а също и на базата на изложеното в годишните доклади за националния контрол по качеството в областта на летищната сигурност, няма признаци, които да подсказват, че броят на доставчиците на услуги, свързани с наземното обслужване, действащи на дадено летище, а този брой значително се различава в различните държави-членки, има реално въздействие върху качеството и влизането в сила на изпълнението, свързано с изискванията за сигурност.

Достъпът до някои дейности по наземното обслужване като почистването и

---

<sup>9</sup> Виж бележка под линия б.

<sup>10</sup> С изключение на Кипър.

кетъринга на въздухоплавателните средства може да се счита за уязвим по отношение на сигурността, тъй като те се осъществяват на перона на летището и в самите самолети, а и той не е предмет на рестрикции от директивата. На много големи летища в ЕС, доставчиците на тези услуги са доста повече от двама. Все пак, тяхното присъствие на перона не е дало поводи за загриженост по отношение на сигурността.

26. Подробните изисквания за сигурността на персонала и на превозните средства, влизаци в критичните точки на ограничените заради фактора сигурност райони на летищата, са изложени в Регламент (ЕО) 2320/2002 относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване, както и в Регламенти (ЕО) 622/2003 и 1138/2004 на Комисията. Тези изисквания се отнасят за *целия* персонал, работещ на тези места, и включва задължителни основни проверки на самоличността на служителя и предишния му опит, включително и криминалното му досие, ако има такова, стриктен контрол върху самоличността и персонална физическа проверка при навлизане в критичните точки на ограничените заради сигурност райони и провеждане на обучение по мерки за безопасност за всеки служител, когото това касае. Тези общи изисквания доказат, че са уместни за осъществяването на адекватно ниво на сигурност, независимо от броя на агентите по наземното обслужване на летището.

## **5. ПОГЛЕД КЪМ БЪДЕЩИТЕ ЗАДАЧИ**

27. През март 2003 г. службите на Комисията публикуваха Консултационен документ по проблемите, които трябва да бъдат третираны при една бъдеща промяна в директивата. Държавите-членки, новоприетите страни и заинтересованите страни от въздухоплавателната индустрия бяха поканени да дадат своите становища, като бяха много активни в това отношение. На изслушване, проведено на 6 април 2006 г., Комисията още веднъж се консултира със заинтересованите участници по различните възможности за изработване на предложение за промени в директивата.
28. Голям брой от участниците признаха необходимостта от корекции в директивата, в аспекта на нейното опростяване и изясняване на разпоредбите, чийто смисъл и обхват беше предмет на различни тълкувания в периода след 1996 г. Комисията ще определи своята посока на действие на базата на дискусиите по този доклад в Съвета и в Европейския парламент. В допълнение към опростяването и изясняването на директивата, едно по-нататъшно предложение може да има за цел да осигури допълнително отваряне на пазара и да уреди въпросите, които са възникнали след прилагането на директивата. Подобни въпроси са определянето на изискванията за застраховане и стандартите за качество в дадено летище, както и подобряването на процедурата за подбор на доставчици на услуги. Във всеки случай Комисията ще наблюдава внимателно пазара на наземни услугите, за да оценява и занаяпред неговото развитие.

## **6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

29. Директивата 96/67/ЕО на Съвета доведе до следното:

- (а) навлизането на конкуренцията в много от летищата, които преди представляваха затворени или статични пазари;
- (б) по-добра стойностна реализация на средствата, изразходвани за наземните услуги;
- (в) по-голям ценови натиск върху цените на наземните услуги;
- (г) бавни действия в някои от случаите от страна на компетентните власти при цялостното прилагане на директивата;
- (д) някои последици за условията, свързани със заетостта, но без доказателства за общо намаляване на работните места;
- (е) умерени сътресения в пазарните дялове, свързани с икономически най-важните летища в ЕС.

## ANNEX A

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

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

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

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

## ANNEX B

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

According to the provisions of Article 1(4) of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports<sup>11</sup>, the Commission is required to publish, for information, a list of the airports referred to in the Directive.

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

<sup>11</sup> OJ L 272 of 25.10.1996, p. 36

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



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

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

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

## ANNEX C

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

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

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

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

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

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

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

## ANNEX D

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

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

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

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

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



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

## ANNEX E

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

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

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

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

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

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

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

## ANNEX F

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

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

## ANNEX G

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

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

## ANNEX H

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

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

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

## ANNEX I

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

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



## ANNEX J

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

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