



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 24.1.2007
KOM(2006) 821 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE

o uplatňování směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996

ZPRÁVA KOMISE

o uplatňování směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996

1. Úvod

1. Dne 15. října 1996 Rada přijala směrnicí 96/67/ES o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství. Směrnice byla prvním krokem k postupnému otevírání přístupu k trhu odbavovacích služeb v zájmu snížení provozních nákladů leteckých dopravců a zvýšení kvality služeb. Článek 22 směrnice požaduje, aby Komise vypracovala zprávu o uplatňování směrnice. Účelem této zprávy je splnit uvedený požadavek.
2. Na žádost Komise byla v roce 2002 vypracována studie o „kvalitě a efektivitě odbavovacích služeb na letištích EU v důsledku provedení směrnice Rady 96/67/ES“. Tuto studii Komise zveřejnila své internetové stránce¹, neboť obsahuje cenné informace o ekonomických dopadech, které směrnice měla v různých členských státech.
3. Tato směrnice činí významný rozdíl mezi dvěma typy odbavovacích služeb: (1) kategoriemi služeb, ke kterým mají na letištích dosahujících určitého prahu volný přístup poskytovatelé odbavovacích služeb a které mohou uživatelé letišť zajišťovat vlastními silami a (2) omezeným počtem specifických kategorií odbavovacích služeb², které mohou být na určitých letištích vyhrazeny pro omezený počet poskytovatelů odbavovacích služeb nebo uživatelů letišť zajišťujících tyto služby vlastními silami. Druhá kategorie se obecně označuje také jako omezené služby a tato terminologie se používá v následujícím textu.

2. ZJIŠTĚNÍ STUDIE

4. Provedení směrnice do vnitrostátních právních předpisů

Provedení směrnice do právních předpisů členských států bylo ve většině případů relativně hladkým procesem, i když u mnoha členských států musela Komise přistoupit ke korespondenci a konzultacím v zájmu vyjasnění a poskytnutí informací a pomoci ohledně správného provedení směrnice. Další záležitostí byla poměrně pomalá rychlost, s níž bylo provedení dokončeno: většina nových vnitrostátních právních předpisů byla přijata před rokem 1999, zatímco čtyři členské státy přijaly právní předpisy až v roce 1999 a jeden až v roce 2000.

5. Ve dvou případech Komise nesouhlasila s členskými státy, pokud jde o způsob provedení článku 18 směrnice, který stanovuje, že členské státy mohou přijmout nezbytná opatření k ochraně práv pracujících. Komise zaujala stanovisko, že vnitrostátní právní předpisy přijaté dotčenými členskými státy bránily účinnému uplatňování směrnice. Evropský

¹ www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm. Studie vypracovaná společností SH&E International Air Transport Consultancy, Londýn.

² Tj. odbavování zavazadel, manipulace na rampě, manipulace s pohonnými hmotami a oleji, odbavování nákladu a pošty, pokud jde o fyzickou manipulaci s nákladem a poštou mezi letištním terminálem a letadlem.

soudní dvůr nakonec přijal náležité rozhodnutí³ a jeden ze členských států již vyhověl rozhodnutí soudu. Komise zvažuje podniknutí právních kroků vůči druhému členskému státu na základě článku 228 Smlouvy.

6. Odchytky na základě článku 9 směrnice

Pokud na letišti existují konkrétní omezení disponibilního prostoru nebo kapacity, mohou členské státy rozhodnout o omezení počtu odbavujících subjektů. Členské státy jsou povinny informovat Komisi o jakýchkoli odchylkách, které udělí. Komise obdržela deset oznámení podaných na základě článku 9. Po jejich přezkoumání Komise udělila osm odchylek a zamítla dvě. Níže je uveden seznam dotčených letišť.

Letiště	Datum rozhodnutí Komise	Odchytky udělena do
Frankfurt	14. ledna 1998	1. ledna 2001
Hamburg	30. října 1998	31. prosince 2000
Stuttgart	30. října 1998	31. prosince 2000
Berlín Tegel	27. dubna 1999	31. prosince 2000
Düsseldorf	14. ledna 1998	31. prosince 2000
Düsseldorf	5. ledna 2000	31. prosince 2001
Paříž CDG	27. dubna 1999	31. prosince 2000
Funchal	10. ledna 2000	31. prosince 2001

Odchytky požadované letišti Kolín/Bonn dne 30. října 1998 a letištem Oporto dne 10. ledna 2000 nebyly uděleny.

Příloha A poskytuje obecný obraz o omezeních kapacity a prostoru, s nimiž se provozovatelé letišť setkali po provedení směrnice. Tato příloha vychází z korespondenčního průzkumu a nezahrnuje všechna důležitá letiště v EU⁴. Ukazuje se, že kromě výše zmíněných letišť, jejichž žádostem o odchylku bylo vyhověno, neměla většina letišť po provedení směrnice problémy s přijetím nových odbavovacích společností nebo dokázala rychle nalézt odpovídající řešení. Jejich stanovisko obecně sdílí poskytovatelé služeb.

7. Uplatnění směrnice

Čl. 1 odst. 4 směrnice vyžaduje, aby Komise každý rok zveřejňovala seznam letišť ve Společenství, kde musí být v souladu s příslušnými ustanoveními této směrnice otevřen trh s odbavovacími službami. Nejnovější seznam byl zveřejněn dne 17. listopadu 2006⁵. Tento seznam vychází ze statistik cestujících a nákladů z roku 2005 a je přiložen jako *Příloha B*. Uvádí, že v tomto roce existovalo více než 95 letišť s více než 2 miliony přepravených cestujících nebo 50 000 tun nákladu a 49 letišť pod tímto prahem, které však měly roční provoz přesahující 1 milion cestujících nebo 25 000 tun nákladu.

³ Rozhodnutí ESD ze dne 9. prosince 2004, případ C-460/02 Komise v. Italská republika. Rozhodnutí ESD ze dne 14. července 2005, Komise v. Spolková republika Německo, případ C-386/2003.

⁴ Totéž platí pro přílohy E, F, G, H a I.

⁵ Úř. věst. C 279, 17.11.2006.

Z těchto 144 letišť pouze 13 letišť ve členských státech, které přistoupily k EU v roce 2004, překročilo minimální práh 1 milionu přepravených cestujících nebo 25 000 tun nákladu⁶.

Dopady uplatnění směrnice, které jsou popsány níže, se týkají především letišť v 15 členských státech, neboť letiště v „nových“ členských státech mají se směrnicí zatím omezenou zkušenost.

8. Náklady na pozemní odbavování

Obecně se uznává, že po přijetí směrnice o odbavování téměř ve všech členských státech poklesly ceny odbavovacích služeb a tento pokles je více viditelný ve členských státech, které měly před rokem 1996 monopoly v oblasti odbavování nebo značně regulovaný trh. Má se proto za to, že směrnice měla příznivý dopad na hospodářskou soutěž, která mohla toto snížení způsobit, i když se také uvádí, že k tlaku na snížení cen mohl přispívat také vývoj v oboru letecké dopravy, protože nízkonákladoví letečtí dopravci vyvíjeli tlak na poskytovatele odbavovacích služeb, aby snížili ceny. *Příloha C* ukazuje cenový vývoj u řady letišť v EU, k němuž došlo od provedení směrnice. Příloha dokládá celkové snížení cen z pohledu příslušných účastníků trhu, ačkoli se jejich přesná procentuální hodnota liší. Vnímání poklesu cen proto není jednotné.

9. Kvalita pozemního odbavování

Po přijetí a zavedení směrnice došlo u různých letišť k různým změnám úrovně kvality. Zúčastněné strany mají různé názory, zejména z pohledu svých konkurenčních pozic na trhu před vstoupením směrnice v platnost a po něm. Případy, kdy zúčastněné strany uznávají zvýšení kvality, ale značně převažují nad náhodnými případy, kdy podle jejich názoru nastalo zhoršení. Kromě těchto dvou možností vyšší nebo nižší úrovně kvality existují případy, kdy ke změně úrovně kvality nedošlo. Celkově se situace vnímá tak, že ke kladům širšího přístupu na trh patří vyšší míra hospodářské soutěže, větší volný výběr poskytovatelů služeb a snížení nákladů u těchto služeb. Tento vývoj byl nejpřínosnější pro letecké dopravce, kteří jej však využili zejména ke stavění různých dodavatelů proti sobě, aby získali co nejlepší cenu, a na zvyšování kvality služby kladli menší důraz.

10. Stanovisko k dané věci se liší podle perspektivy poskytovatelů odbavovacích služeb, provozovatelů letišť a leteckých dopravců, kteří provádějí odbavování vlastními silami nebo poskytují odbavovací služby třetím osobám (nebo obojí). Obecným závěrem je, že letečtí dopravci mají větší volnost výběru odbavovací společnosti. Letečtí dopravci si tohoto vývoje cení, neboť v mnoha případech znamená, že tradiční monopoly letišť, které zajišťují nejen infrastrukturu, ale také působí jako poskytovatelé pozemních odbavovacích služeb, byly narušeny a vystaveny konkurenci.

11. Letiště jsou názoru, že tento dopad má určité důsledky pro úroveň služeb a řízení samotného letiště, neboť náhodné výpadky mohou narušit efektivitu letištního systému jako celku. Výbor uživatelů není nejvhodnějším místem pro řešení otázek, neboť vnitrostátní dopravci, kteří v mnoha případech provádějí odbavování vlastními silami a proto by byli ovlivněni jakýmkoli pravidlem týkajícím se kvality, mají v tomto výboru silné slovo. Stanoviskem letišť je, že pro řešení těchto situací nemají dostatečné nástroje.

⁶ Bratislava, Budapešť, Larnaca, Lublaň, Luqa-Malta, Pafos, Praha, Riga, Tallinn, Vilnius, Varšava, Krakov a Katovice.

V příloze D je uveden přehled vývoje úrovní kvality na letištích v EU od provedení směrnice. Byla zohledněna stanoviska provozovatelů letišť, výboru uživatelů letišť a odbavovacích společností k tomuto vývoji na daném letišti.

12. Hospodářská soutěž

Směrnice rovněž měla dopad na míru hospodářské soutěže na letištích v EU, neboť se u téměř všech kategorií odbavovacích služeb počet poskytovatelů služeb na trhu zvýšil. *Příloha E* uvádí počet odbavovacích společností třetích osob přítomných na letištích EU před provedením směrnice a po něm.⁷ U většiny letišť, kde došlo ke změně počtu, šlo o nárůst. Pouze u služeb manipulace s pohonnými hmotami a oleji zůstaly počty celkově nezměněny. Počet společností provádějících odbavování vlastními silami (druhá část *přílohy E*), zůstal stejný nebo poklesl. Počty v závorkách za každou kategorií služeb odkazují na číslo kategorie služeb uvedené v příloze směrnice.

13. Navzdory těmto vysokým počtům, které ukazují na zřetelný nárůst konkurence na letištích, jsou nezávislí poskytovatelé odbavovacích služeb názoru, že jejich obchodní možnosti zůstaly omezeny s ohledem na to, co považují za relativně malý „sporný trh“ u značně větších letišť, tj. část trhu, která není v rukou zde působícího leteckého dopravce a/nebo provozovatele letiště, a je proto k dispozici nezávislým poskytovatelům odbavovacích služeb. To lze vysvětlit tím, že mnoho významných dopravců nejen provádí odbavování vlastními silami, ale také, jakožto poskytovatelé odbavovací služby třetích osob, poskytují odbavovací služby svým spřízněným partnerům, partnerům ve sdílení kódů nebo franchisingovým partnerům na základě recipročních dohod o odbavování mezi leteckými dopravci („já tě odbavím na mém letišti, ty mne odbavíš na svém letišti“). Pokud je na těchto letištích provozovatel letiště také aktivní na trhu, zbývající tržní podíl, který mohou zaujmout nezávislé odbavovací společnosti, může být malý. Tato skutečnost se od provedení směrnice zřejmě nezměnila. Nezávislí poskytovatelé služeb tvrdí, že se na základě této situace jejich obchodní příležitosti a ziskovost příliš nezlepšily. Přesto se zdá, že to zcela neodpovídá výše uvedeným zvýšeným počtům: pokud by byly skutečnosti a čísla pro nezávislé odbavovací společnosti tak nízká, jak tvrdí, nezůstalo by jich na trhu tolik, kolik jich zůstává.

14. Postup výběru

Článek 11 směrnice požaduje po členských státech, aby přijaly nezbytná opatření pro uspořádání postupu výběru poskytovatelů, kteří chtějí být oprávněni k poskytování služeb pozemního odbavování na letištích, kde je počet těchto poskytovatelů omezen. Pokud se provozovatel letiště přímo ani nepřímo nepodílí na poskytování podobných služeb, mohou mu státní orgány svěřit odpovědnost za výběr. Subjekt, který odbavovací společnost vybírá, tak nebude jejím konkurentem poté, co odbavovací společnost začne poskytovat služby. V praxi ale nebyl vždy zajištěn zamýšlený odstup a nezávislost. Existují případy, kdy se členské státy finančně podílejí na letišti, které poskytuje nejen infrastrukturu letecké dopravy, ale také pozemní odbavovací služby. V důsledku tohoto přímého zájmu členského státu na ziskovosti provozovatele letiště nejsou vždy dotčené orgány schopny provést výběr, který je nejpříznivější pro uživatele letišť.

⁷ Pro doplnění obrazu byl uveden také počet leteckých dopravců provádějících odbavování vlastními silami.

15. Článek 11 rovněž uvádí, že poskytovatelé služeb pozemního odbavování jsou vybíráni na dobu *nejdéle* sedmi let. Toto období vnímají poskytovatelé služeb a letečtí dopravci jako příliš krátké, než aby jim umožnila návratnost značných investic do personálu a zařízení, ačkoli toto časové omezení není jediným aspektem: pro poskytovatele služeb je také obtížné vypracovávat dlouhodobé strategie, neboť letečtí dopravci se zdráhají uzavírat dlouhodobé smlouvy a přijímat dlouhodobé závazky. *Kratší* doba licence, jak tomu bylo v některých případech, může ještě více ztížit, zejména pro nové účastníky trhu, zahájení provozu nové společnosti a v důsledku může představovat překážku vstupu.

16. Účast provozovatele letiště na trhu pozemních odbavovacích služeb

V poměrně velkém počtu členských států (Rakousko, Kypr, Česká republika, Francie, Německo, Itálie, Malta, Polsko, Portugalsko) je provozovatel letiště aktivní na trhu pozemních odbavovacích služeb, a proto je přímým konkurentem pro poskytovatele služeb pozemního odbavování a letecké dopravce, kteří poskytují tyto služby pro třetí osoby. Důvodem je, že v těchto členských státech a také v některých dalších, obecně existuje pro letiště zákonná povinnost poskytovat služby pozemního odbavování. Důvodem je snaha zabránit situaci, kdy by existovala letiště, na nichž by se vůbec neposkytovaly služby pozemního odbavování. Přesto je skutečností, že u mnoha větších letišť, kde má dostatečný počet poskytovatelů služeb zájem o nabízení svých služeb nebo kde uživatelé letišť také nabízejí odbavování třetími osobami, jsou řídicí orgány letišť aktivní na trhu tím, že poskytují odbavovací služby. Na mnoha takových letištích mají silnou pozici, která znesnadňuje konkurenční firmě nebo novému účastníku získat (dodatečný) podíl na trhu.

17. Letečtí dopravci a odbavovací společnosti mají za to, že na těchto letištích, kde řídicí orgán provozuje letiště, ale zároveň působí jako poskytovatel služeb pozemního odbavování, je hospodářská soutěž narušena, neboť řídicí orgán letiště může tahat za příliš mnoho nitek, a tím ovlivnit každodenní provoz na letišti, čímž se liší od běžného konkurenta. Jinými slovy, provozovatel letiště je zároveň regulační orgán, pronajímatel, provozovatel infrastruktury a poskytovatel služeb pozemního odbavování a tyto role jsou v rozporu. Současná směrnice neposkytuje dostatečně silné nástroje, které by zabránily situacím tohoto druhu. Na druhou stranu zástupci letišť argumentují tím, že nezávislí poskytovatelé služeb a letečtí dopravci mají výhody, které provozovatelé letišť nemají, neboť velké nezávislé odbavovací společnosti a zavedení letečtí dopravci působí v globálním měřítku, a mohou proto využívat úspor z rozsahu. Tabulka v *příloze F* ukazuje, na kterých letištích v EU je provozovatel letišť aktivní také jako poskytovatel služeb pozemního odbavování. Tato tabulka není vyčerpávající, neboť zde nejsou uvedena všechna letiště.

18. Centralizovaná infrastruktura

Článek 8 směrnice umožňuje členským státům vyhradit pro provozovatele letiště řízení centralizované infrastruktury užívané pro poskytování služeb pozemního odbavování, jejichž složitost, náklady nebo vliv na životní prostředí neumožňují rozdělení nebo zdvojování služeb. Provozovatel letiště může stanovit, že pro poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letišť provádějících odbavování vlastními silami je užívání těchto infrastruktur povinné a mohou uložit poplatky za používání zařízení. Toto ustanovení vyvolalo nejistotu ohledně definice, co přesně je centralizovaná infrastruktura a co jsou náklady na její užívání. Pokud jde o definici, v některých členských státech necítí uživatelé letišť potřebu, aby státní orgány v tomto směru zasahovaly, zatímco v jiných členských státech jsou uživatelé pro zásahy, avšak státní orgány reagují pomalu. Těživější otázkou je způsob účtování poplatků leteckým dopravcům ze strany letišť za užívání

centralizované infrastruktury: liší se podle jednotlivých letišť a není průhledný. Mohou se překrývat s leteckými poplatky, ale protože způsob výpočtu poplatku za infrastrukturu není čitelný, nelze to tvrdit s jistotou. Řídící orgán letiště může rovněž poskytnout slevu na tyto poplatky vlastním zákazníkům provádějícím odbavování, a tím se může narušovat hospodářská soutěž. Například v příloze G je uvedena řada letišť v EU s informací, kde byla centralizovaná infrastruktura definována a kde nikoliv, jaká je základna pro stanovení poplatků za infrastrukturu a zda byly zaznamenány nějaké problémy.

19. Přístup k zařízením

S výše popsaným tématem souvisí ustanovení článku 16 směrnice, které zaručuje přístup poskytovatelů služeb pozemního odbavování a uživatelů letiště odbavujících vlastními silami k zařízením letiště. Rovněž stanoví, že prostor, který je k dispozici k pozemnímu odbavování na letišti, musí být rozdělen mezi různé poskytovatele služeb pozemního odbavování a uživatele letiště provádějící odbavování vlastními silami, aby byla umožněna rovná hospodářská soutěž. Řídící orgán letiště může stanovit podmínky pro tento přístup a navíc vybírat poplatek, později definovaný jako obchodní poplatek, který musí být určen podle relevantních, objektivních, průhledných a nediskriminujících kritérií. V praxi možnost vybírat poplatky nevyužila všechna letiště: některá letiště nevybírají poplatek za přístup od odbavovacích společností a leteckých dopravců, zatímco jiná letiště tak činí.

20. Přesná povaha přístupového poplatku byla předmětem soudního sporu mezi Lufthansou a letištem Hannover-Langenhagen, přičemž letiště zastávalo stanovisko, že na poplatek se musí nahlížet jako na poplatek za poskytování obchodního přístupu leteckým dopravcům na trh, který je na letišti. Lufthansa toto stanovisko napadala a tvrdila, že poplatek má servisní povahu, a že musí existovat určitá vazba mezi službou poskytovanou letištem a vlastním poplatkem. Dne 16. října 2003 Evropský soudní dvůr rozhodl, že čl. 16 odst. 3 brání provozovateli letiště podmínit leteckému dopravci provádějícímu odbavování vlastními silami nebo poskytovateli služeb pozemního odbavování přístup na trh pozemních odbavovacích služeb na letišti platbou přístupového poplatku jakožto odměny za poskytnutí obchodní příležitosti nad rámec poplatku splatného touto společností provádějící odbavování vlastními silami nebo poskytovatelem za užívání zařízení letiště⁸. Poplatek, který lze vybírat za užívání zařízení letiště, musí být stanoven podle kritérií uvedených v čl. 16 odst. 3.

21. Na většině letišť v EU řídicí orgány letiště udělaly, co bylo v jejich silách, aby přijaly nové účastníky na trhu tím, že pro ně vyhradily zařízení, i když existovala omezení z důvodu období špiček, jako je letní sezóna, nebo z důvodu dodržování existujících nájemních dohod. Obecně lze říci, že nedocházelo k nespravedlivému přidělování nebo rozdělování zařízení a že se vyskytl jen omezený počet případů, kdy bylo novým účastníkům záměrně přiděleno zařízení ve špatném stavu. Z hlediska hospodářské soutěže jde o cenné potvrzení, neboť letečtí dopravci uvádějí, že přidělování zařízení odbavovacím společnostem ovlivňuje jejich obchodní výběr odbavovací společnosti.

22. Zaměstnanost

Pozemní odbavování je náročné na pracovní sílu: přibližně tři čtvrtiny celkových nákladů na odbavení souvisí se zaměstnáváním pracovníků. Obecným problémem ve členských

⁸ Případ C-363/01 Letiště Hannover-Langenhagen GmbH v. Deutsche Lufthansa AG.

státech je skutečnost, že je pro poskytovatele služeb pozemního odbavování obtížné najít a udržet si kvalifikovaný odbavovací personál, neboť zde existuje značná fluktuace. Rovněž se má za to, že zvýšení hospodářské soutěže v důsledku směrnice vedlo zavedené dopravce nebo poskytovatele služeb k propuštění řady svých zaměstnanců, zatímco noví účastníci trhu najímali nové pracovníky, ale obecně za nižší mzdy. Proto se v některých členských státech projevoval určitý tlak na pracovní vztahy, výši mezd a pracovní podmínky, a tím na stabilitu pracovní síly. Uvádí se, že noví účastníci trhu, a tím nepřímo i zavedení konkurence, mohou být příčinou zhoršení úrovně kvalifikace a vyškolení zaměstnanců a zhoršení jejich pracovních podmínek, a že kvalita poskytovaných služeb proto utrpěla. Nicméně nejsou k dispozici žádné nové údaje, a proto je pravdivost těchto předpokladů obtížné ověřit. *Příloha H* poskytuje informace o tom, k jakým změnám sociálních podmínek došlo z hlediska provozovatelů letišť, výborů uživatelů letišť a poskytovatelů služeb. Je nutno poznamenat, že značný počet konzultovaných zúčastněných stran na otázky na toto téma nereagoval a to může naznačovat, že to pro ně nepředstavuje spornou nebo významnou otázku. *Příloha I* poskytuje přehled stanovisek odborů a pracovních rad týkajících se předpokládaných nepříznivých dopadů směrnice.

23. Celkové výsledky směrnice

Příloha J odráží celkové výsledky směrnice z pohledu provozovatelů letišť, výborů uživatelů letišť tvořených leteckými dopravci a poskytovatelů služeb pozemního odbavování.

3. **UPLATNĚNÍ V DESETI ČLENSKÝCH STÁTECH OD JEJICH PŘISTOUPENÍ DNE 1. KVĚTNA 2004.**

24. V důsledku prahů stanovených směrnicí se na třináct letišť⁹ v devíti členských státech, které přistoupily k EU v roce 2004 vztahují následující podmínky, neboť roční provoz na těchto letištích přesahoval 1 milion přepravených cestujících. Na základě informací získaných od státních orgánů dotčených členských států¹⁰ se zdá, že ve většině těchto členských států je směrnice řádně uplatňována, a Komise neobdržela od účastníků trhu informace, které by byly s tímto tvrzením v rozporu. V jednom členském státě je situace neuspokojivá a Komise o tomto problému informovala státní orgány uvedeného členského státu.

Komise zdůrazňuje, že ve všech případech, kdy členský stát řádně a úplně neuplatňuje směrnici, bude Komise důsledně nadále aktivně usilovat o dosažení plného uplatnění všech ustanovení směrnice.

4. **POZEMNÍ ODBAVOVÁNÍ A OCHRANA LETECTVÍ**

25. Komise zahájila inspekce Společenství v oblasti ochrany letectví až po vstupu směrnice 96/67/ES v platnost. V důsledku toho nebylo možné provést vyhodnocení případných rozdílů v provedení bezpečnostních opatření na letištích ve Společenství před otevřením trhu služeb pozemního odbavování a po něm.

⁹ Viz poznámka 6 výše.

¹⁰ S výjimkou Kypru.

Na základě výsledků inspekcí Komise provedených od února 2004 a na základě obsahu výročních zpráv členských států o vnitrostátní kontrole kvality v oblasti ochrany letectví nepoukazuje nic na to, že by počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování působících na letišti, přičemž tento počet se mezi různými členskými státy značně liší, měl skutečný dopad na kvalitu a vymahatelnost provádění bezpečnostních požadavků.

Přístup k určitým aktivitám pozemního odbavování, jako je čištění letadel a catering, které lze považovat za citlivé z hlediska ochrany letectví, neboť se uskutečňují na stojánce letiště a v letadle samém, není směrnici omezen. Na mnoha velkých letištích EU je počet poskytovatelů těchto služeb značně vyšší než dva. Přesto jejich přítomnost na stojánce nezavdala příčinu k bezpečnostním obavám.

26. Podrobné bezpečnostní požadavky na zaměstnance a vozidla vstupující na kritická místa vyhrazeného bezpečnostního prostoru letišť jsou definovány v nařízení (ES) 2320/2002 stanovujícím společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví a v nařízeních Komise (ES) 622/2003 a 1138/2004. Tyto požadavky platí pro *veškerý* personál pracující v těchto prostorech a zahrnují povinné ověření spolehlivosti zahrnující ověření totožnosti osoby a předchozích zkušeností s ní, včetně případné trestné činnosti, přísnou kontrolu totožnosti a fyzickou detekční kontrolu pracovníků při vstupu do kritických částí vyhrazeného bezpečnostního prostoru a absolvování bezpečnostního školení a programu vědomí o bezpečnosti každým dotčeným pracovníkem. Bylo ověřeno, že tyto společné požadavky vedou k zajištění dostatečné míry ochrany letectví, a to bez ohledu na počet poskytovatelů služeb pozemního odbavování na letišti.

5. DALŠÍ KROKY

27. V březnu 2003 útvary Komise zveřejnily konzultační dokument týkající se otázek, které má řešit přezkum této směrnice. Členské státy, přístupující země a zúčastněné strany v oblasti letecké dopravy byly vyzvány, aby sdělily svá stanoviska, a taky tak v širokém rozsahu učinily. Při slyšení, které se konalo dne 6. dubna 2006, Komise ještě jednou konzultovala se všemi zúčastněnými stranami různé možnosti vypracování návrhu na přezkum směrnice.
28. Velký počet zúčastněných stran vidí potřebu zlepšení směrnice ve smyslu jejího zjednodušení a vyjasnění ustanovení, jejichž význam a oblast působnosti byly od roku 1996 předmětem různých výkladů. Komise stanoví svůj postup na základě diskuse o tomto dokumentu v Radě a v Evropském parlamentu. Cílem budoucího návrhu by kromě zjednodušení a vyjasnění směrnice bylo umožnění dalšího otevírání trhu a úprava otázek, které se staly významnými po uplatnění směrnice. Jde o otázky jako definování požadavků na pojištění a norem kvality platných na letišti a zdokonalení postupu výběru poskytovatelů služeb. Komise bude v každém případě nadále úzce monitorovat trh odbavovacích služeb s cílem dále posuzovat jeho vývoj.

6. ZÁVĚRY

29. Směrnice Rady 96/67/ES přinesla:
- a) zavedení hospodářské soutěže na mnoha letištích, která byla dříve uzavřenými nebo statickými trhy;

- b) zlepšení poměru mezi výkonem a cenou u služeb pozemního odbavování;
- c) větší tlak na ceny služeb pozemního odbavování;
- d) v některých případech liknavost de strany příslušných orgánů při plném uplatňování směrnice;
- e) určitý dopad na zaměstnanecké podmínky v odvětví, avšak bez příznaků celkového snížení počtu pracovních míst;
- f) mírné změny podílů na trhu v oblasti pozemního odbavování na ekonomicky nejvýznamnějších letištích v EU.

ANNEX A

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

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

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

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

ANNEX B

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

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

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

¹¹ OJ L 272 of 25.10.1996, p. 36

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

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

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

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

ANNEX C

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX D

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

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

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

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

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

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

ANNEX E

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX F

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

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

ANNEX G

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

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

ANNEX H

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

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

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

ANNEX I

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

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

ANNEX J

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

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

