



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 24.1.2007  
COM(2006) 821 végleges

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE**

**az 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásáról**

## A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

### az 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásáról

#### 1. BEVEZETÉS

1996. október 15-én a Tanács elfogadta a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK közösségi irányelvet. A földi kiszolgálási piacra való bejutás fokozatos megnyitásának első lépéseként megszületett irányelv célja az volt, hogy csökkentse a légi fuvarozók működési költségeit és javítsa a szolgáltatás minőségét. Az irányelv 22. cikke az irányelv alkalmazásáról szóló jelentés elkészítésére kötelezi a Bizottságot. A Bizottság e jelentéssel kíván eleget tenni a fenti kötelezettségnek.
- A Bizottság kérésére 2002-ben „a 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásának eredményeként az uniós repülőterek földi kiszolgálásának minőségét és hatékonyságát” vizsgáló felmérést végeztek el. A Bizottság internetes oldalán<sup>1</sup> hozta nyilvánosságra a felmérést, mivel az értékes tájékoztatással szolgál az irányelvnek az egyes tagállamokban tapasztalt gazdasági hatásairól.
- A felmérés emlékeztet arra, hogy az irányelv alapvető különbséget tesz a földi kiszolgálás két típusa között: (1) olyan szolgáltatások kategóriája, amelyekhez a bizonyos küszöbértéket elérő repülőterek esetében a földi kiszolgálóknak szabad bejutást biztosítanak és a repülőtér-használók saját kiszolgálást is használhatnak; és (2) a földi kiszolgálás korlátozott számú különleges kategóriái<sup>2</sup>, amelyeket egyes repülőtereken korlátozott számú földi kiszolgáló és saját kiszolgálást végző számára tartanak fenn. Az utóbbi kategóriába tartozó szolgáltatásokat korlátozott szolgáltatásoknak is nevezik, a szöveg további részében ez a kifejezés szerepel.

#### 2. A FELMÉRÉS EREDMÉNYEI

##### 4. Az irányelv átültetése a nemzeti jogszabályokba

Az irányelvet a legtöbb esetben viszonylag zökkenőmentesen átültették a nemzeti jogszabályokba annak ellenére, hogy a Bizottságnak több tagállammal levélváltás és konzultációk révén kellett egyértelműsíteni az irányelv helyes átültetésének módját, valamint tájékoztatást és segítséget nyújtani a folyamatban. Az átültetés ugyanakkor igen lassan zajlott le: ugyan a legtöbb nemzeti jogszabályt 1999 előtt elfogadták, de négy tagállamban 1999-ig, míg egy tagállamban egészen 2000-ig elhúzódott a jogszabály elfogadása.

- A Bizottság két esetben nem értett egyet azzal a móddal, ahogy a tagállam átültette az irányelv 18. cikkét, amely előírja, hogy a tagállamok megtehetik a szükséges

---

<sup>1</sup> [www.ec.europa.eu/transport/air\\_portal/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm). A londoni SH&E International Air Transport Consultancy által elvégzett felmérés.

<sup>2</sup> Azaz poggyászkészítés, forgalmi előtérrel előforduló feladatok, üzemanyag és olaj kezelése, az áruk és postai küldemények fizikai kezelése, a repülőtéri forgalmi épület és a repülőgép között.

intézkedéseket a munkavállalók jogainak védelme érdekében. A Bizottság álláspontja szerint a szóban forgó tagállamok által elfogadott nemzeti jogszabályok akadályozzák az irányelv hatékony alkalmazását. Az Európai Bíróság döntése<sup>3</sup> végül megerősítette ezt az álláspontot, és az egyik tagállam már eleget tett a Bíróság döntésének. A Bizottság a másik tagállam ellen a Szerződés 228. cikke alapján jogi eljárást fontol.

#### 6. Mentesítések az irányelv 9. cikke alapján

Ha egy adott repülőtérén sajátos módon korlátozott a rendelkezésre álló hely vagy kapacitás, a tagállam dönthet a kiszolgálók számának korlátozása mellett. A tagállamnak a Bizottságot is értesítenie kell az általa megítélt mentesítésről. A Bizottság tíz, a 9. cikkre hivatkozó értesítést kapott. A Bizottság az értesítések megvizsgálása után nyolc mentesítést ítélt meg, kettőt pedig elutasított. Az érintett repülőterek felsorolása az alábbiakban látható.

Repülőtér	A bizottsági határozat időpontja	A mentesítés érvényességének határideje
Frankfurt	1998. január 14.	2001. január 1.
Hamburg	1998. október 30.	2000. december 31.
Stuttgart	1998. október 30.	2000. december 31.
Berlin -Tegel	1999. április 27.	2000. december 31.
Düsseldorf	1998. január 14.	2000. december 31.
Düsseldorf	2000. január 5.	2001. december 31.
Párizs CDG	1999. április 27.	2000. december 31.
Funchal	2000. január 10.	2001. december 31.

A Köln/bonni repülőtér 1998. október 30-án, illetve a portói repülőtér 2000. január 10-én kért mentesítését nem ítélték meg.

Az *A. melléklet* általános áttekintést nyújt azokról a kapacitást és a rendelkezésre álló helyet korlátozó tényezőkről, amelyekkel az irányelv végrehajtása után a repülőtér-üzemeltetők szembesültek. A melléklet postai úton elvégzett felmérésen alapul, és nem terjed ki az EU összes jelentős repülőterére<sup>4</sup>. Úgy tűnik, hogy az irányelv hatályba lépése után a mentesítést kérő és azt megkapó, a fentiekben felsorolt repülőterek kivételével a legtöbb repülőtérén nem tapasztaltak semmilyen problémát az új kiszolgálók befogadása terén, vagy megtalálták a gyors megoldás módját. E repülőterek álláspontjával a szolgáltatók is messzemenően egyetértenek.

#### 7. Az irányelv alkalmazása

Az irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerint a Bizottságnak minden évben közzé kell tennie azon repülőterek jegyzékét, amelyeknek földi kiszolgálási piacát az irányelv vonatkozó előírásai értelmében meg kell nyitni. A legutóbbi jegyzéket 2006. november 17-én tették közzé<sup>5</sup>. A *B. mellékletként* csatolt jegyzék a 2005. évi utas- és áruforgalomra vonatkozó statisztikákon alapul. A jegyzék szerint 2005-ben 95 repülőtérén haladta meg az utasforgalom a 2 milliót, vagy az áruforgalom az 50 000 tonnát, míg 49 repülőtér a

<sup>3</sup> Az EB 2004. december 9-i döntése, C-460/02 ügy, Bizottság kontra Olasz Köztársaság. Az EB 2005. július 14-i döntése, C-386/2003. ügy, Bizottság kontra Németországi Szövetségi Köztársaság.

<sup>4</sup> Ugyanez vonatkozik az E, az F, a G, a H és az I mellékletre.

<sup>5</sup> HL C 279., 2006.11.17.

küszöbérték alatt maradt, de éves forgalma meghaladta az 1 millió utast vagy a 25 000 tonna árut.

E 144 repülőtér közül az EU-hoz 2004-ben csatlakozott tagállamok csupán 13 repülőtere érte el az 1 milliós utasforgalom vagy 25 000 tonna áruforgalom jelentette minimális értéket<sup>6</sup>.

Az irányelv alkalmazásának az alábbiakban leírt hatásai elsősorban a 15 tagállam repülőtereire vonatkoznak, mivel az „új” tagállamok repülőterei egyelőre kevés tapasztalattal rendelkeznek az irányelvet illetően.

#### 8. A földi kiszolgálás költsége

Széles körben elismert tény, hogy a földi kiszolgálás költségei szinte minden tagállamban csökkentek a földi kiszolgálásra vonatkozó irányelv elfogadása óta, és a csökkenést feltűnőbbnek tartják azokban a tagállamokban, ahol 1996 előtt a kiszolgálás monopóliumként vagy szigorúan szabályozott keretek között működött. Ezért a verseny szempontjából az irányelv hatásának megítélése kedvező, hiszen az irányelv is okozhatta az árak csökkenését, bár egyes vélemények szerint az árakra jóval inkább a légiközlekedési iparágban tapasztalt fejlemények gyakorolnak nyomást, mivel a költségeket leszorító légi fuvarozók az alacsonyabb árak alkalmazását sürgetik a földi kiszolgálóknál. A *C. mellékletben* számos uniós repülőtér árainak alakulása követhető nyomon az irányelv végrehajtása óta. A mellékletben az egyes piaci szereplők által tapasztalt árcsökkenések összessége látható, bár az egyes konkrét százaléktértek eltérőek. Ezért az árcsökkenés pontos értékének megítélése nem egységes.

#### 9. A földi kiszolgálás minősége

Az irányelv elfogadását és végrehajtását követően a minőségben tapasztalható változások az egyes repülőtereken eltérőnek tűnnek. Az érintettek álláspontja eltérő, és leginkább az irányelv alkalmazása előtt és után elfoglalt piaci pozíciójuktól függ, ugyanakkor a túlnyomó többségben vannak azok az esetek, ahol az összes érintett visszaesés helyett a minőség javulását tükröző álláspontra helyezkedett. A két változási irány mellett – javuló vagy romló minőség – az is előfordul, hogy semmilyen változás nem tapasztalható a minőségben. Végző soron úgy tűnik, hogy a piacra jutás lehetőségének kiterjesztése eredményeképpen fokozódik a verseny, nagyobb lesz a választási lehetőség a szolgáltatók között, és csökken a szolgáltatások költsége. A fejlemények legfőbb nyertesei a légi fuvarozók, amelyek a szolgáltatás minőségére kevésbé ügyelve leginkább az egyes szolgáltatókat versenyeztették meg egymással annak érdekében, hogy a lehető legjobb árat érhessék el.

10. A minőség kérdésével kapcsolatos álláspontot általában a földi kiszolgálóknak a földi kiszolgáláshoz, a repülőtér-üzemeltetőkhez, és a saját magukat kiszolgáló vagy harmadik félnek földi kiszolgálást biztosító (vagy mindkét tevékenységet végző) légi fuvarozókhöz való viszonya határozza meg. Általánosságban megállapítható, hogy a légi fuvarozóknak nagyobb mozgástér állt rendelkezésére a számukra megfelelő földi kiszolgáló kiválasztására. A légi fuvarozók nagyra értékelik a fejleményeket, mivel azok sok esetben

---

<sup>6</sup> Pozsony, Budapest, Larnaca, Ljubljana, Luqa-Malta, Paphos, Prága, Riga, Tallin, Vilnius, Varsó, Krakkó és Katowice.

a repülőterek nem csupán infrastruktúrát, hanem földi kiszolgálást is biztosító hagyományos monopóliumainak változását és a versenybe való bevonását eredményezték.

11. A repülőtereken az említett jelenségnek a szolgáltatás színvonalára és magára a repülőtér irányítására gyakorolt bizonyos kedvezőtlen hatásait is tapasztalják, mivel a szolgáltatás kiszámíthatatlan hibái az egész repülőtérrendszer hatékonyságában zavart kelhetnek. A téma megvitatásának nem a repülőtér-használók bizottsága a legmegfelelőbb fóruma, mivel ott nagy súllyal esik latba a nemzeti légi fuvarozók álláspontja, amelyek viszont több esetben saját kiszolgálást végeznek és ezért a minőséget érintő összes szabály vonatkozik rájuk. A repülőterek szerint az ilyen helyzetek kezelésére nem áll rendelkezésükre megfelelő eszköz. A *D. mellékletben* az irányelv alkalmazása óta az EU repülőterein tapasztalható minőségi változások áttekintése található. A fejleményekkel kapcsolatban az érintett repülőtér-üzemeltetők, a repülőtér-használók bizottsága és a földi kiszolgáló(k) álláspontját vették figyelembe.

12. Verseny

Az irányelv az uniós repülőtereken zajló versenyre is hatást gyakorolt, mivel a földi kiszolgálás szinte összes kategóriájában megnőtt a piacon jelen lévő szolgáltatók száma. Az *E. melléklet* az uniós repülőtereken jelen lévő harmadik félként működő szolgáltatók számát mutatja az irányelv alkalmazása előtt és után<sup>7</sup>. A legtöbb olyan repülőteren, ahol változott a szolgáltatók száma, a változás növekedést jelent. A számok összességében csak az üzemanyag és olajkezelési szolgáltatások esetében maradtak változatlanok. A saját kiszolgálást végzők száma (az *E. melléklet* második része) vagy változatlan maradt, vagy csökkent. A szolgáltatáskategóriák mögött zárójelbe tett számok az irányelv mellékletében felsorolt szolgáltatáskategóriák számozására utalnak.

13. A repülőtereken egyértelműen fokozódó versenyt jelző nagyobb számok ellenére a független földi kiszolgálók szerint kereskedelmi lehetőségeik továbbra is korlátozottak maradtak azokon az általuk viszonylag kicsinek ítélt és főként a nagyobb repülőtereken található piacokat tekintve, amelyekért a szolgáltatók véleményük szerint versenybe szállhatnak – vagyis a piacnak azon a részén, amely nem a helyi légi fuvarozó és/vagy repülőtér-üzemeltető kezében van, és amelyért így független szolgáltatók is versenyezhetnek. Ennek oka a hálózatba tömörült légi fuvarozók nagy száma, amelyek nem csupán magukat szolgálják ki, hanem harmadik félként kölcsönösség alapján azon légi fuvarozókat is, amelyekkel egy szövetségbe tartoznak, közösen üzemeltetnek járatokat, vagy franchise kapcsolatban állnak („kiszolgálak a repülőteremen, cserében te is szolgálj ki a te repülőtereden”). Ha az ilyen repülőtereken a repülőtér üzemeltetője is a piac tevékeny szereplője, akkor valóban kicsi a fennmaradó, független szolgáltatók számára szabad piac mérete. Úgy tűnik, hogy a helyzet az irányelv végrehajtása óta nem változott. A független szolgáltatók szerint a fennálló helyzet miatt kereskedelmi lehetőségeik és nyereségességük nem igazán fejlődött. Ugyanakkor ez az állítás nem egészen cseng egybe a fent említett magas értékekkel: amennyiben a független szolgáltatók eredményei valóban olyan szerények lettek volna, mint ahogy azt állítják, akkor nem maradtak volna ennyien a piacon.

14. A kiválasztási folyamat

---

<sup>7</sup> A teljes kép bemutatása érdekében a saját kiszolgálást használó légi fuvarozók számát is feltüntettük.

Az irányelv 11. cikke kötelezi a tagállamokat, hogy megtegyék a szükséges intézkedéseket a földi kiszolgálás nyújtására jóváhagyott szolgáltatókat kiválasztó eljárás megszervezésére az olyan repülőtereken, amelyekben az ilyen szolgáltatók száma korlátozott. Ha a repülőter-üzemeltető közvetlenül vagy közvetetten sem foglalkozik hasonló szolgáltatások nyújtásával, akkor a hatóságok megbízhatják a kiválasztás elvégzésével. Ezáltal a szolgáltatót kiválasztó szervezet nem válik a szolgáltatás biztosítását megkezdő szolgáltató versenytársává. Az elvárt távolságtartást és függetlenséget azonban a gyakorlatban nem minden esetben biztosították. Előfordult, hogy a tagállamokat anyagi érdekek fűzik egy olyan repülőterhez, amely nem csupán légitölekedési infrastruktúrát, hanem emellett földi kiszolgálást is biztosít. A tagállamoknak a repülőter-társaság nyereségességéhez fűződő közvetlen érdeke következtében az érintett hatóságok nem minden esetben hajlandóak a repülőter-használók érdekeit leginkább szolgáló döntések meghozatalára.

15. A 11. cikk azt is előírja, hogy a földi kiszolgálókat legfeljebb hétéves időtartamra lehet kiválasztani. A szolgáltatók és a légi fuvarozók túl rövidnek tartják ezt az időtartamot ahhoz, hogy a személyzetre és a berendezésekre fordított jelentős befektetések megtérüljenek, bár az időtartam okozta nehézségek a problémának csak az egyik oldalát jelentik: a szolgáltatók a hosszú távú stratégiák kidolgozását is nehéznek tartják, mivel a légi fuvarozók nem szívesen írnak alá hosszú távú szerződéseket és kötelezettségvállalásokat. Az időtartam *lerövidítése*, ahogy az néhány esetben történt, még jobban megnehezítheti az új vállalkozás elindítását, főként a piacra újonnan belépők számára, és akár a belépés gátjává is válhat.

16. A repülőter-üzemeltető részvétele a földi kiszolgálás piacán

A repülőter-üzemeltetők számos tagállamban (Ausztriában, Cipruson, a Cseh Köztársaságban, Franciaországban, Németországban, Olaszországban, Máltán, Lengyelországban és Portugáliában) a földi kiszolgálási piac tevékeny szereplői, ebből következően közvetlen versenytársai a földi kiszolgálóknak és a harmadik félnek szolgáltatást biztosító légi fuvarozóknak. Ennek oka, hogy ezekben a tagállamokban és még néhány másokban is általában jogszabályok kötelezik a repülőtereket a földi kiszolgálás biztosítására. A kötelezettség előírásának indoka annak biztosítása, hogy ne létezessen repülőter földi kiszolgálás nélkül. Mindenesetre tény, hogy a repülőter-irányító szervezetek a piac szolgáltatást nyújtó, aktív szereplői számos olyan nagyobb repülőteren, ahol elegendő szolgáltató érdeklődik a szolgáltatások biztosítása iránt, vagy ahol a repülőter-használók szintén nyújtanak szolgáltatásokat harmadik fél számára. Több ilyen repülőteren az irányító szervezetek helyzete szilárd, ami megnehezíti a versenytárs vagy a piacra újonnan belépő szereplő piaci részesedéshez jutását (vagy részesedésének bővítését).

17. A légifuvarozók és kiszolgálók szerint torzul a verseny azokon a repülőtereken, ahol az irányító szervezet vezeti a repülőteret de ugyanakkor földi kiszolgálást is nyújt, mivel az irányító szervezet egy átlagos versenytárhoz képest túl sok területen rendelkezik beleszólással, és így a repülőter mindennapos működését is befolyásolja. Másképpen fogalmazva a repülőter-üzemeltetője egyszerre tölt be szabályozói, tulajdonosi, infrastruktúra-üzemeltetői és földi kiszolgálói szerepet, ezek a szerepek azonban összeegyeztethetetlenek. A szóban forgó irányelv nem biztosít eléggé hatásos eszközöket az ilyen helyzetek megakadályozásához. A repülőterek érvelése szerint ugyanakkor a független szolgáltatók és légi fuvarozók olyan előnyöket élveznek, amelyeket a repülőter-üzemeltetőknek nem áll módjukban kihasználni, mivel a nagy független szolgáltatók és a repülőteren megtalálható légi fuvarozók globális jelenlétükből adódóan a

méretgazdaságosságból származó előnyöket is kiaknázhadják. Az *F. mellékletben* található táblázat bemutatja, mely uniós repülőtereken működik a repülőtér üzemeltetője földi kiszolgálóként is. A táblázat nem teljes, nem minden repülőtér szerepel benne.

18. Központi infrastruktúra

Az irányelv 8. cikke értelmében a tagállamok fenntarthatják a repülőtér-irányító szervezet számára a földi kiszolgálás során használt azon központi infrastruktúrák kezelését, amelyek összetettsége, költsége vagy környezetre gyakorolt hatása nem teszi lehetővé azok felosztását, illetve amelyekből nem lehetséges egynél többet fenntartani. A tagállamok kötelezővé tehetik ezen infrastruktúrák használatát a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók számára, és a létesítmények használatáért díjat vehetnek ki. E rendelkezés nyomán kétségek vetődtek fel a központi infrastruktúra pontos meghatározásával és használatának költségeivel kapcsolatban. A meghatározást illetően egyes tagállamokban a repülőtér-használók nem tartják szükségesnek a hatóságok beavatkozását, míg más tagállamokban a repülőtér-használók ugyan szorgalmazzák a hatóságok bevonását, azok azonban lassan válaszolnak. Nehezebben megoldható az a probléma, hogy milyen módon szabják meg a repülőterek a légi fuvarozóktól a központi infrastruktúra használatáért beszedendő díjat: ennek módja repülőterenként változó és nem átlátható. Előfordulhatnak ugyan átfedések a légiközlekedési illetékekkel, de mivel az infrastruktúráért fizetendő díj kiszámításának módja sem egyértelmű, ezért az átfedések léte sem bizonyos. A repülőtér-irányító szervezet emellett a saját maga által kiszolgált ügyfeleknek díjkedvezményt is adhat, amely szintén torzítja a versenyt. A *G. melléklet* példaként több, a központi infrastruktúrát bevezető és azt be nem vezető uniós repülőteret és tagállamot felsorol, bemutatva az infrastruktúráért fizetendő díj alapját, és megemlítve, hogy merült-e fel probléma.

19. A létesítményekhez való hozzáférés

A fenti témához kapcsolódik az irányelv 16. cikkének rendelkezése, amely a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást választó repülőtér-használók a repülőtér létesítményeihez való hozzáféréseinek biztosítását írja elő. A rendelkezés azt is előírja, hogy a tisztességes verseny érdekében a földi kiszolgálás céljaira rendelkezésre álló területet fel kell osztani a különböző földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók között. A repülőtér-irányító szervezet feltételekhez kötheti a létesítményekhez való hozzáférést, és ezért a későbbiekben kereskedelmi bevételként meghatározott hozzáférési díjat szedhet be, amelyet a tárgykörhöz kapcsolódó, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes feltételek alapján kell megállapítani. A gyakorlatban a díj kivetésének lehetőségével még nem mindegyik repülőtér él: egyes repülőtereken nem vetnek ki díjat a kiszolgálókra vagy a légi fuvarozókra, míg más reptereken igen.

20. A hozzáférési díj pontos mibenléte képezte a Lufthansa és a Hannover–Langenhagen repülőtér közötti jogi eljárás tárgyát, ahol az utóbbi álláspontja szerint a díjat a légi fuvarozók számára a repülőtér jelentette piachoz való gazdasági hozzáférés biztosításáért kivetett díjként kell értelmezni. A Lufthansa ezzel nem értett egyet, és úgy vélte, hogy a díj szolgáltatásokhoz kapcsolódik, és ezért fenn kell állnia valamilyen kapcsolatnak a repülőtér biztosította szolgáltatás és maga a díj között. 2003. október 16-án az Európai Bíróság döntése szerint a 16. cikk (3) bekezdése kizárja, hogy a repülőtér-üzemeltető egy repülőtér földi kiszolgálási piacán a saját kiszolgálást használó légi fuvarozókra vagy földi kiszolgálókra a kereskedelmi lehetőség biztosításának okán hozzáférési díjat vessen ki amellett, hogy a saját kiszolgálást használó légi fuvarozó vagy a szolgáltató a repülőtér

létesítményeinek használatáért is díjat köteles fizetni<sup>8</sup>. A repülőtéri létesítmények használatáért beszedhető díjat a 16. cikk (3) bekezdésében megállapított feltételeknek megfelelően kell meghatározni.

21. Az irányító szervezetek a legtöbb uniós repülőtéren a létesítmények biztosítása terén lehetőségeik szerint mindent megtettek a piacra újonnan belépők kiszolgálására, bár a legnagyobb forgalmú időszakok, – például a nyár – vagy a fennálló bérleti szerződések korlátozhatták a lehetőségeket. Általában nem fordult elő a létesítmények tisztességtelen rendelkezésre bocsátása vagy kiosztása, és azon esetek száma is korlátozott, amikor a piacra újonnan belépők szándékosan alacsony színvonalú létesítményeket kaptak. Mindez a versenyhelyzet szempontjából értékes megerősítés, mivel a légi fuvarozók elismerik, hogy a szolgáltatók számára rendelkezésre bocsátott létesítmények befolyásolják a szolgáltató kiválasztását.

## 22. Foglalkoztatás

A földi kiszolgálás munkaerő-igényes szolgáltatás: a kiszolgálási költségek közel háromnegyedét a munkaerő alkalmazása teszi ki. A tagállamokban általános problémát jelent, hogy a földi kiszolgálók az alkalmazottak valószínűleg nagymértékű cserélődése miatt nehezen szerzik és tartják meg képzett földi kiszolgáló személyzetüket. Az irányelv következményeképpen fokozódó verseny ráadásul állítólag azt eredményezi, hogy a már jelenlévő légi fuvarozók vagy kiszolgálók alkalmazottaik egy részét elbocsátják, míg a piacra újonnan belépők új alkalmazottakat vesznek fel, de általában alacsonyabb bérért. Ezért néhány tagországban bizonyos fokú feszültség tapasztalható a munkavállalói viszonyok, a fizetések szintje és a munkakörülmények terén, ebből adódóan a munkaerő stabilitásában. Egyes vélemények szerint az újonnan belépők, ezáltal közvetett módon pedig a verseny megjelenése lehet az oka annak, hogy az alkalmazottak képzettségi és képzési szintje alacsonyabb lett, munkakörülményeik pedig romlottak, ami a biztosított szolgáltatás minőségének gyengülését vonta maga után. Friss adatok ugyanakkor nem állnak rendelkezésre, így a feltételezések jogosságát nehéz alátámasztani vagy igazolni. A H. melléklet tájékoztat arról, hogy a repülőtér-üzemeltetők, a repülőtér-használók bizottságai és a kiszolgálók szemszögéből milyen változások mentek végbe a szociális körülmények terén. Meg kell jegyezni, hogy a megkérdezettek jelentős része nem válaszolt erre a kérdésre, ami jelezheti azt, hogy számukra a téma nem képezi vita vagy probléma tárgyát. Az I. melléklet az irányelv feltételezett kedvezőtlen hatásaira vonatkozó szakszervezeti és üzemi tanácsai álláspontok áttekintését tartalmazza.

## 23. Az irányelv általános eredményei

A J. melléklet az irányelv általános eredményeit tartalmazza a repülőtér-üzemeltetők, a légi fuvarozókból álló repülőtér-használók bizottságai és a földi kiszolgálók álláspontja alapján.

## 3. **AZ IRÁNYELV ALKALMAZÁSA TÍZ TAGÁLLAMBAN AZOK 2004. MÁJUS 1-I CSATLAKOZÁSA ÓTA**

24. Az irányelvben megállapított küszöbértékek miatt a továbbiak kilenc, az EU-hoz 2004-ben csatlakozott tagállam tizenhárom repülőtérére<sup>9</sup> vonatkoznak, mivel azok éves forgalma

<sup>8</sup> C-363/01. eset, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH kontra Deutsche Lufthansa AG.

<sup>9</sup> Lásd a fenti 6. lábjegyzetet.



haladja meg az 1 millió utast. Az érintett tagállamok<sup>10</sup> hatóságaitól kapott tájékoztatás alapján úgy tűnik, hogy a tagállamok többségében megfelelően alkalmazták az irányelvet, és a Bizottság nem kapott e tájékoztatásnak ellentmondó jelzést a piaci szereplőktől. Egy tagállamban nem kielégítő a helyzet, és a Bizottság a kérdéssel kapcsolatban már felszólította a tagállamot.

A Bizottság hangsúlyozza, hogy továbbra is aktívan törekszik az irányelv összes rendelkezésének teljes körű végrehajtására minden olyan esetben, amikor egy tagállam nem alkalmazza teljes egészében vagy megfelelő módon az irányelvet.

#### **4. FÖLDI KISZOLGÁLÁS ÉS BIZTONSÁG**

25. A Bizottság csak a 96/67/EK irányelv hatályba lépése után kezdte el repülésbiztonsági vizsgálatait a Közösségben. Ennek következtében a Közösség repülőterein a földi kiszolgálás piacának megnyitása előtt és után alkalmazott biztonsági intézkedések közötti potenciális különbség nem mérhető fel.

A Bizottság 2004 februárja óta elvégzett vizsgálatainak eredményei, valamint a repülésbiztonság nemzeti minőségellenőrzéséről szóló éves tagállami beszámolók alapján nem tapasztalható arra utaló jel, hogy a repülőtereken működő földi kiszolgálók az egyes tagállamokban egymástól jelentősen eltérő száma tényleges hatással lenne a biztonsági követelmények betartásának minőségére vagy számonkérhetőségére.

Az irányelv nem korlátozza a hozzáférést az olyan földi kiszolgálási tevékenységekhez – például a repülőgépek takarításához és a fedélzeti ellátáshoz –, amelyek biztonság szempontjából érzékenyek tekinthetők, mivel azok a repülőtér forgalmi előterén és magában a repülőgépben zajlanak. Az említett szolgáltatásokat biztosító szolgáltatók száma számos nagy uniós repülőtéren kettőnél jelentősen magasabb. Jelenlétük a forgalmi előtéren mégsem vetett fel biztonsági aggályokat.

26. A repülőterek szigorított biztonsági területeinek kritikus részeire belépő személyzetre és járművekre vonatkozó részletes biztonsági követelményeket a polgári légitörvényekbiztonsága területén közös szabályok létrehozásáról szóló 2320/2002/EK rendeletben, illetve a 622/2003/EK és az 1138/2004/EK bizottsági rendeletben határozták meg. Ezek a követelmények az e területeken dolgozó összes alkalmazottra vonatkoznak, és kötelező jelleggel tartalmazzák a személyek személyazonosságának és korábbi tevékenységének ellenőrzését, beleértve bűnügyi múltját is, a szigorított biztonsági terület kritikus részeire való belépés alkalmával a szigorú személyazonosság-ellenőrzést és a személyzet fizikai átvilágítását, valamint az összes érintett alkalmazott részvételét a biztonsági képzésen és a tudatosság növelését célzó programon. A közös követelmények a repülőtéren található földi kiszolgálók számától függetlenül hatásosnak bizonyultak megfelelő szintű biztonság megteremtéséhez.

#### **5. ELŐRETEKINTÉS**

27. 2003 márciusában a Bizottság szolgálatai konzultációs anyagot adtak ki az irányelv felülvizsgálata során megvitatandó kérdésekkel kapcsolatban. Az álláspontjuk kifejtésére

---

<sup>10</sup> Ciprus kivételével.

felkért tagállamok, a csatlakozó országok és a légitársasági ipar szereplői széles körben eleget tettek a felkérésnek. A 2006. április 6-án megrendezett meghallgatáson a Bizottság ismét megvitatta az összes érdekelt féllel az irányelv felülvizsgálatára vonatkozó javaslat kidolgozásának különböző lehetőségeit.

28. Számos érintett részéről felmerült az igény arra, hogy az irányelvet egyszerűsítsék, és egyértelműsítsék azon rendelkezéseit, amelyek jelentését és hatókörét az 1996 óta eltelt idő alatt különböző módon értelmezték. A Bizottság e jelentést megvitatta a Tanácsban és az Európai Parlamentben, majd ez alapján határozza meg következő lépéseit. Az irányelv egyszerűsítése és egyértelműsítése mellett a jövőbeli javaslat a piac még nagyobb mértékű megnyitását és az irányelv végrehajtása óta felmerült kérdések rendezését is célozná. Ilyen kérdés például a repülőtereken alkalmazandó biztosítási követelmények és minőségi normák meghatározására, valamint a kiszolgálók kiválasztását szolgáló eljárás javítására. A Bizottság a fejlődés értékelésének érdekében mindenesetre továbbra is fokozott figyelemmel kíséri a földi kiszolgálás piacát.

## **6. KÖVETKEZTETÉSEK**

29. A 96/67/EK tanácsi irányelv eredményei:

- a) számos, korábban zárt vagy mozdulatlan piacként működő repülőtéren megjelent a verseny;
- b) jobb ár-érték arány a földi kiszolgálásban;
- c) nagyobb nyomás nehezedik a földi kiszolgálás áraira;
- d) az illetékes hatóságok részéről egyes esetekben az irányelv végrehajtását halogató lépések tapasztalhatók;
- e) az iparági munkavállalás körülményeire gyakorolt némi hatás, de a munkahelyek számának csökkenésére nincsen bizonyíték;
- f) a gazdasági szempontból legfontosabb uniós repülőtereken a földi kiszolgálási piac felosztásának szerény mértékű átalakulása.

## 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-
			<p>Altenburg-Nobitz, Augsburg, Barth, Bayreuth, Berlin-Tempelhof, Bielefeld, Braunschweig, Chemnitz-Jahnsdorf, Cottbus-Drewitz, Cottbus-Neuhausen, Egelsbach, Eisenach-Kindel, Erfurt, Essen/Mühlheim, Friedrichshafen, Gera, Heringsdorf,</p>

			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, Slovenjgrodec, 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/Viktorias, Vilhelmina, Visby, Växjö-Kronoberg, Örebro, Örnköldsvick, 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