



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 24.1.2007  
COM(2006) 821 galīgā redakcija

### **KOMISIJAS ZIŅOJUMS**

**par Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK piemērošanu**

## KOMISIJAS ZIŅOJUMS

### par Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK piemērošanu

#### 1. IEVADS

1. Padome 1996. gada 15. oktobrī pieņēma Direktīvu 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās. Direktīva bija pirmais solis ceļā uz pakāpenisku pieejas atvēršanu lidlauka pakalpojumu tirgum, lai palīdzētu samazināt gaisa pārvadātāju darbības izmaksas un uzlabotu pakalpojumu kvalitāti. Direktīvas 22. pantā ir paredzēts, ka Komisija sagatavo ziņojumu par direktīvas piemērošanu. Ar šo Komisijas ziņojumu tiek izpildīta šī prasība.
2. Pēc Komisijas lūguma 2002. gadā tika veikts pētījums par lidlauka pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti ES lidostās Padomes Direktīvas 96/67/EK īstenošanas rezultātā. Komisija ir publicējusi šo pētījumu savā tīmekļa vietnē,<sup>1</sup> jo tajā ir ietverta vērtīga informācija par direktīvas ietekmi uz ekonomiku dažādās dalībvalstīs.
3. Tiek atgādināts, ka direktīvā tiek būtiski atšķirti divi lidlauka pakalpojumu veidi: 1) pakalpojumu kategorijas, pie kurām, lidostai sasniedzot noteiktu robežvērtību, lidlauka pakalpojumu sniedzējiem ir brīva pieeja un kurās lidostu lietotāji var brīvi veikt pašpakalpojumus, un 2) ierobežots skaits lidlauka pakalpojumu īpašo kategoriju<sup>2</sup>, ko dažās lidostās var rezervēt ierobežotam skaitam attiecīgi lidlauka pakalpojumu sniedzēju un pašpakalpojumu izmantotāju. Pēdējos parasti sauc arī par ierobežotajiem pakalpojumiem, un šis termins ir lietots tālāk tekstā.

#### 2. PĒTĪJUMA KONSTATĒJUMI

##### 4. Direktīvas transponēšana valstu tiesību aktos

Direktīvas transponēšana dalībvalstu tiesību aktos lielākoties ir bijis vienmērīgs process, kaut gan ar daudzām dalībvalstīm Komisijai bija jāiesaistās sarakstē un apspriedēs, lai skaidrotu un sniegtu informāciju un atbalstu pareizai direktīvas transponēšanai. Cits jautājums ir lēnais transponēšanas pabeigšanas ātrums: lielākoties valstu jaunie tiesību akti tika pieņemti līdz 1999. gadam, bet četras dalībvalstis pieņēma tiesību aktus tikai 1999. gadā, un viena – tikai 2000. gadā.

5. Divos gadījumos Komisija nepiekrita veidam, kādā dalībvalstīs tika transponēts direktīvas 18. pants, kurā noteikts, ka dalībvalstis var veikt nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu darba ņēmēju tiesību aizsardzību. Komisija ieņēma nostāju, ka attiecīgo dalībvalstu pieņemtie valsts tiesību akti bija pretrunā ar direktīvas efektīvu piemērošanu. Eiropas

---

<sup>1</sup> [www.ec.europa.eu/transport/air\\_portal/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm). Pētījumu veica *SH&E International Air Transport Consultancy*, Londona.

<sup>2</sup> T.i., bagāžas apstrāde, perona dienesti, degvielas uzpildes dienests, kravu un pasta apstrāde attiecībā uz kravas un pasta fizisko pārkraušanu starp lidostas termināli un gaisa kuģi.

Kopienas Tiesa vēlāk attiecīgi pieņēma nolēmumu<sup>3</sup>, un viena no dalībvalstīm tagad ir izpildījusi šo Tiesas nolēmumu. Komisija izskata iespēju sākt tiesvedību pret otru dalībvalsti saskaņā ar Līguma 228. pantu.

#### 6. Izņēmumi saskaņā ar direktīvas 9. pantu

Ja kādā lidostā ir īpaši ierobežojumi attiecībā uz pieejamo platību vai jaudu, dalībvalstis var pieņemt lēmumu ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu. Dalībvalstīm ir jāinformē Komisija par to piešķirtajiem izņēmumiem. Pamatojoties uz 9. pantu, Komisija ir saņēmusi desmit paziņojumus. Pēc to izskatīšanas Komisija ir piešķīrusi astoņus izņēmumus, bet divus noraidījusi. Tālāk ir attiecīgo lidostu saraksts.

Lidosta	Komisijas lēmuma datums	Izņēmums piešķirts līdz
Frankfurte	1998. gada 14. janvāris	2001. gada 1. janvārim
Hamburga	1998. gada 30. oktobris	2000. gada 31. decembrim
Štutgarte	1998. gada 30. oktobris	2000. gada 31. decembrim
Berlīne, Tegel	1999. gada 27. aprīlis	2000. gada 31. decembrim
Diseldorfa	1998. gada 14. janvāris	2000. gada 31. decembrim
Diseldorfa	2000. gada 5. janvāris	2001. gada 31. decembrim
Parīze, CDG	1999. gada 27. aprīlis	2000. gada 31. decembrim
Funšala	2000. gada 10. janvāris	2001. gada 31. decembrim

Ķelnes/Bonnas lidostas 1998. gada 30. oktobrī un Portu lidostas 2000. gada 10. janvārī prasītie izņēmumi netika piešķirti.

*A pielikumā* ir sniegts vispārējs pārskats par jaudas un platības ierobežojumiem, ar ko saskārās lidostu operatori pēc direktīvas īstenošanas. Šis pielikums balstās uz pasta aptauju un neietver visas lielākās ES lidostas<sup>4</sup>. Šķiet, ka bez augstāk minētajām lidostām, kuras bija iesniegušas lūgumu piešķirt izņēmumu, kas tika atbalstīts, pēc direktīvas stāšanās spēkā lidostām lielākoties nebija nekādu problēmu pieņemt jaunus pakalpojumu sniedzējus, vai arī tās veica pasākumus, lai ātri rastu risinājumu. Šim uzskatam plaši pievienojas pakalpojumu sniedzēji.

#### 7. Direktīvas piemērošana

Direktīvas 1. panta 4. punktā ir prasība Komisijai katru gadu publicēt to Kopienas lidostu sarakstu, kurā lidlauka pakalpojumu tirgus ir jāatver atbilstoši attiecīgajiem direktīvas noteikumiem. Visjaunākais saraksts ir publicēts 2006. gada 17. novembrī<sup>5</sup>. Šis saraksts pamatojas uz pasažieru un kravu satiksmes statistiku par 2005. gadu un ir pievienots kā *B pielikums*. No tā izriet, ka minētajā gadā bija 95 lidostas ar vairāk nekā 2 miljoniem pasažieru kustību vai 50 000 tonnu kravas, un 49 lidostas bija nerasniedza šo robežvērtību, bet to gada satiksme bija vairāk nekā 1 miljons pasažieru kustību vai 25 000 tonnu kravas.

<sup>3</sup> EKT 2004. gada 9. decembra nolēmums, *Lieta C-460/02 Komisija pret Itālijas Republiku*. EKT 2005. gada 14. jūlija nolēmums, *Komisija pret Vācijas Federatīvo Republiku, Lieta C-386/2003*.

<sup>4</sup> Tas pats attiecas uz E, F, G, H un I pielikumu.

<sup>5</sup> OV C 279, 17.11.2006.

No šīm 144 lidostām tikai 13 lidostas dalībvalstīs, kuras 2004. gadā pievienojās ES, sasniedza minimālo robežvērtību – 1 miljons pasažieru kustību/25 000 tonnu kravas<sup>6</sup>.

Tālāk aprakstītie direktīvas piemērošanas rezultāti ir galvenokārt saistīti ar lidostām 15 dalībvalstīs, tā kā “jauno” dalībvalstu lidostām pagaidām ir ierobežota pieredze attiecībā uz direktīvu.

#### 8. Lidlauka pakalpojumu izmaksas

Ir plaši atzīts, ka lidlauka pakalpojumu cenas visās jomās ir samazinājušās gandrīz visās dalībvalstīs kopš Lidlauka pakalpojumu direktīvas pieņemšanas, un šis samazinājums ir noteikti redzamāks tajās dalībvalstīs, kurās bija pakalpojumu monopols vai stingri regulēts tirgus līdz 1996. gadam. Līdz ar to tiek atzīts, ka direktīvai bija pozitīva ietekme uz konkurenci, kas varēja izraisīt šo samazinājumu, lai gan tiek apgalvots arī, ka gaisa pārvadājumu nozares attīstības tendencēm arī varētu būt svarīga nozīme spiediena izraisīšanā uz cenām, jo zemo izmaksu gaisa pārvadātāji ir izdarījuši spiedienu uz lidlauka pakalpojumu sniedzējiem ar nolūku tās samazināt. *C pielikumā* ir parādītas cenu attīstības tendences virknē ES lidostu pēc direktīvas īstenošanas. Pielikumā ir atspoguļota vispārējā cenu pazemināšanās no attiecīgo tirgus dalībnieku viedokļa, lai gan cenu procentuālā attiecība ir atšķirīga. Līdz ar to cenu tiešā samazinājuma uztvere nav vienota.

#### 9. Lidlauka pakalpojumu kvalitāte

Pēc direktīvas pieņemšanas un īstenošanas šķiet, ka kvalitātes līmeņa izmaiņas dažādās lidostās ir dažādas. Ieinteresētajām personām ir atšķirīgi uzskati, lielākoties no viņu attiecīgās konkurētspējas pozīcijām tirgū pirms un pēc direktīvas stāšanās spēkā, bet gadījumi, kad ieinteresētās personas atzīst kvalitātes līmeņa paaugstināšanos, ievērojami pārsniedz tos atsevišķos gadījumus, kad novērojama kvalitātes līmeņa pasliktināšanās. Bez šiem diviem variantiem – augstāks vai zemāks kvalitātes līmenis – ir gadījumi, kad nav pilnīgi nekādu kvalitātes līmeņa izmaiņu. Kopumā uzskats ir, ka panākumi tirgus pieejamības palielinājumā ir augstāka konkurences pakāpe, brīvās izvēles palielināšanās starp pakalpojumu sniedzējiem un šo pakalpojumu izmaksu samazināšanās. Gaisa pārvadātāji ir galvenie ieguvēji no šīs attīstības tendences, taču viņi to ir galvenokārt izmantojuši, lai nostādītu dažādus piegādātājus vienu pret otru un tā iegūtu labāku cenu, mazāk pievēršot uzmanību pakalpojuma kvalitātei.

10. Uzskati par šo tēmu ir atšķirīgi atkarībā no lidlauka pakalpojumu piegādātāju, lidostas operatoru un gaisa pārvadātāju, kas sniedz pašpakalpojumus vai sniedz pakalpojumus trešām personām (vai abus), attiecīgās perspektīvas. Kopumā secinājums ir tāds, gaisa pārvadātājiem ir bijusi izdevība izvēlēties lidlauka pakalpojumu sniedzēju pēc saviem ieskatiem. Gaisa pārvadātāji novērtē šo tendenci, jo daudzos gadījumos tā nozīmē, ka tradicionālie lidostu monopoli, kas ne tikai nodrošina infrastruktūru, bet arī darbojas kā lidlauka pakalpojumu sniedzēji, ir mainījušies un pakļauti konkurencei.

11. Lidostas jūt, ka šim rezultātam ir noteikta atgriezeniskā ietekme uz pakalpojuma līmeni un pašu lidostas vadību, tā kā atsevišķas nepilnības var kavēt visas lidostas sistēmas efektivitāti kopumā. Lietotāju komiteja nav visatbilstošākā vieta šā jautājuma risināšanai, tā kā valstu pārvadātājiem, kuri daudzos gadījumos veic pašpakalpojumus un kurus līdz ar

---

<sup>6</sup> Bratislava, Budapešta, Larnaka, Ļubļana, Luka-Malta, Pafosa, Prāga, Rīga, Tallina, Viļņa, Varšava, Krakova un Katowice.

to jebkurš kvalitātes noteikums ietekmētu vairāk, ir tendence noteiktāk paust savu viedokli šajā komitejā. Lidostas pauž viedokli, ka tām nav pietiekošu instrumentu šādu situāciju risināšanai. *D pielikumā* ir sniegts pārskats par kvalitātes līmeņa tendencēm ES lidostās kopš direktīvas piemērošanas. Attiecīgo lidostas operatoru, Lidostu lietotāju komitejas un lidostas lidlauka pakalpojumu sniedzēja(u) viedokļi par šo tendenci ir ņemti vērā.

## 12. Konkurence

Direktīva ir ietekmējusi arī konkurences pakāpi ES lidostās, tā kā visās lidlauka pakalpojumu kategorijās pakalpojumu sniedzēju skaits tirgū ir pieaudzis. *E pielikumā* ir norādīts pakalpojumu sniedzēju – trešo personu skaits ES lidostās pirms un pēc direktīvas piemērošanas.<sup>7</sup> Lielākoties lidostās, kurās šis skaits ir mainījies, tas ir pieaudzis. Vienīgi attiecībā uz degvielas uzpildes dienestu pakalpojumiem skaitļi kopumā ir saglabājušies nemainīgi. Arī attiecībā uz pašpakalpojumiem (*E pielikuma* otrā daļa) tie ir vai nu palikuši tādi paši, vai samazinājušies. Iekavās aiz katras pakalpojumu kategorijas norādītais skaitlis attiecas uz pakalpojuma kategorijas numuru, kas ir minēts direktīvas pielikuma sarakstā.

13. Neskatoties uz šiem lielajiem skaitļiem, kuri skaidri norāda uz konkurences palielināšanos lidostās, neatkarīgie lidlauka pakalpojumu sniedzēji uzskata, ka viņu komerciespēju ierobežojumi ir saglabājušies, ņemot vērā to, ko viņi uzskata par relatīvi mazu “apstrīdamu tirgu” pārsvarā lielajās lidostās, t.i., tirgus daļu, kas nav vēsturiskā gaisa pārvadātāja un/vai lidostas operatora rokās un kas līdz ar to ir atvērta, lai to pārņemtu neatkarīgie pakalpojumu sniedzēji. To var izskaidrot ar daudzajiem centrālajiem pārvadātājiem, kas ne tikai sniedz pašpakalpojumus, bet arī darbojas kā pakalpojumu sniedzēji trešām personām, sniedz lidlauka pakalpojumus saviem alianšes, sadarbības lidojumu vai franšīzes partneriem, pamatojoties uz savstarpējiem lidlauka pakalpojumu līgumiem starp gaisa pārvadātājiem (“ja es jums sniežu lidlauka pakalpojumus savā lidostā, jūs sniežat man lidlauka pakalpojumus savā”). Ja šādās lidostās lidostas operators ir arī aktīvs tirgus dalībnieks, pārējā tirgus daļa, kuru var izmantot neatkarīgie pakalpojumu sniedzēji, tiešām ir maza. Šķiet, ka šī situācija kopš direktīvas piemērošanas nav mainījusies. Neatkarīgie pakalpojumu sniedzēji pauž viedokli, ka šīs situācijas dēļ viņu komerciespējas un rentabilitāte patiesi nav uzlabojusies. Tomēr, ņemot vērā iepriekš minētos skaitļus, šķiet, ka ne vienmēr tas tā ir – ja fakti un skaitļi tiešām būtu tik pieticīgi, kā to pauž neatkarīgie pakalpojumu sniedzēji, tad tik daudzi nebūtu palikuši šajā tirgū, kā tas ir pašlaik.

## 14. Atlases procedūra

Direktīvas 11. pantā ir prasība dalībvalstīm veikt nepieciešamos pasākumus, lai organizētu atlases procedūru attiecībā uz piegādātājiem, kuri vēlas saņemt atļauju sniegt lidlauka pakalpojumus lidostās, kurās to skaits ir ierobežots. Ja lidostas operators nav tieši vai netieši iesaistīts līdzīgu pakalpojumu sniegšanā, valsts iestādes var uzlikt viņam par pienākumu veikt šādu atlasī. Šādā veidā saimnieciskā vienība, kas veic pakalpojumu sniedzēja atlasī, nebūs tā konkurente, kad pakalpojumu sniedzējs sāks piedāvāt savus pakalpojumus. Bet praksē ne vienmēr tiek nodrošināta paredzētā distance un neatkarība. Ir gadījumi, kad dalībvalstīm ir finansiāla interese lidostā, kas ne tikai nodrošina gaisa transporta infrastruktūru, bet arī lidlauka pakalpojumus. Dēļ šādas dalībvalsts tiešas ieinteresētības lidostas uzņēmuma rentabilitātē attiecīgās varasiestādes ne vienmēr ir gatavas izdarīt tādu izvēli, kas vislabāk atbilst lidostas lietotāju interesēm.

---

<sup>7</sup> Lai šī aina būt pilnīga, ir ietverts arī to gaisa pārvadātāju skaits, kuri sniedz pašpakalpojumus.

15. 11. pantā ir arī paredzēts, ka lidlauka pakalpojumu sniedzēji tiek atlasīti *ne ilgāk* kā uz 7 gadu periodu. Šo periodu pakalpojumu sniedzēji un gaisa pārvadātāji uzskata par pārāk īsu, lai ļautu tiem atgūt ievērojamos ieguldījumus personālā un iekārtās, lai gan šis laika ierobežojums nav vienīgais aspekts: pakalpojumu sniedzējiem ir grūti pieņemt stratēģijas ilgākam laikposmam, tā kā gaisa pārvadātāji nevēlas piekrist ilgtermiņa līgumiem un saistībām. *Isāks* licences termiņš, kas ir noteikts dažos gadījumos, var jauna biznesa izveidošanu padarīt vēl grūtāku, īpaši jaunajiem ienācējiem, kas var izrādīties šķērslis ienākšanai tirgū.

16. Lidostas operatora līdzdalība lidlauka pakalpojumu tirgū

Daudzās dalībvalstīs (Austrijā, Kiprā, Čehijā, Francijā, Vācijā, Itālijā, Maltā, Polijā, Portugālē) lidostas operators ir aktīvs lidlauka pakalpojumu tirgū, sniedzot lidlauka pakalpojumus, un līdz ar to ir tiešais konkurents lidlauka pakalpojumu sniedzējiem un gaisa pārvadātājiem, kas sniedz šos pakalpojumus trešām personām. Iemesls ir tāds, ka šajās un arī dažās citās dalībvalstīs parasti pastāv likumīgas lidostu saistības sniegt lidlauka pakalpojumus. Tā pamatojums ir novērst tādu situāciju, kad kādā lidostā vispār nebūtu lidlauka pakalpojumu. Jebkurā gadījumā ir fakts, ka daudzās lielākajās lidostās, kurās pietiekoši liels skaits pakalpojumu sniedzēju ir ieinteresēti piedāvāt savus pakalpojumus vai kurās lidostu lietotāji arī sniedz lidlauka pakalpojumus trešām personām, lidostu pārvaldes iestādes ir aktīvas šajā tirgū, sniedzot lidlauka pakalpojumus. Daudzās šādās lidostās tām ir spēcīgas pozīcijas, kuru dēļ konkurentam vai jaunpienācējam ir grūti iegūt (papildus) tirgus daļu.

17. Gaisa pārvadātāji un pakalpojumu sniedzēji izskata, ka šādās lidostās, kurās pārvaldes iestāde vada lidostu, bet vienlaicīgi darbojas arī kā lidlauka pakalpojumu sniedzējs, konkurence ir izkropļota, tā kā lidostas pārvaldes iestādes rokās ir pārāk daudz sviru, ar kurām tā var ietekmēt ikdienas uzņēmējdarbību lidostā, un tādējādi tā nevar būt parasta konkurente. Citiem vārdiem, lidostas operators ir regulators, īpašnieks, infrastruktūras operators un lidlauka pakalpojumu sniedzējs vienlaikus, un šīs lomas viena ar otru ir pretrunā. Pašreizējā direktīva nenodrošina pietiekoši spēcīgus instrumentus, lai novērstu šādu situāciju. No otras puses, lidostas iebilst, ka neatkarīgie pakalpojumu sniedzēji un gaisa pārvadātāji bauda tādas priekšrocības, kuru lidostas operatoriem nav, jo daudzi neatkarīgie pakalpojumu sniedzēji un vēsturiskie gaisa pārvadātāji darbojas globālā līmenī un līdz ar to viņi ir situācijā, kad gūst labumu no apjomradītiem ietaupījumiem. *F pielikuma* tabulā ir norādītas ES lidostas, kurās lidostas operators ir arī aktīvs lidlauka pakalpojumu sniedzējs. Šī tabula nav visaptveroša, tā kā tajā nav minētas visas lidostas.

18. Centralizēta infrastruktūra

Ar direktīvas 8. pantu dalībvalstīm ir atļauts rezervēt lidostas operatoram tādas centralizētas infrastruktūras pārvaldību, ko izmanto tādu lidlauka pakalpojumu sniegšanai, kuru sarežģītība, izmaksas vai ietekme uz apkārtējo vidi neļauj tos dalīt vai daudzķāršot. Lidostas operators var noteikt šīs infrastruktūras izmantošanu par obligātu pakalpojumu sniedzējiem un gaisa pārvadātājiem, kas sniedz pašpakalpojumus, un pieprasīt maksājumus par aprīkojuma izmantošanu. Šis noteikums ir izraisījis neskaidrību par to, kas tieši ir centralizēta infrastruktūra, kā arī par tās izmantošanas cenu. Saistībā ar tās definīciju dažās dalībvalstīs lidostu lietotāji neredz nepieciešamību valsts iestādēm iejaukties šajā jautājumā, kamēr citās dalībvalstīs lietotāji to atbalsta, bet varasiestādēm ir bijusi lēna reakcija. Daudz neatliekamāks ir jautājums par to, kā lidostas pieprasa maksājumus par centralizētas infrastruktūras izmantošanu – tas dažādās lidostās ir atšķirīgs un nav

pārskatāms. Šeit var notikt pārklāšanās ar aeronavigācijas maksājumiem, bet, tā kā infrastruktūras maksājumu aprēķināšanas veids nav skaidrs, par to nav pārliecības. Lidostas pārvaldes iestāde saviem lidlauka pakalpojumu klientiem var arī dot atlaidi šiem maksājumiem un līdz ar to izkropļot konkurenci. Kā piemērs *G pielikumā* ir minēta virkne ES lidostu un noteikts, vai centralizēta infrastruktūra ir definēta, vai ne, kāds ir infrastruktūras maksājumu pamatojums un vai ir bijušas kādas problēmas.

## 19. Pieeja objektiem

Saistībā ar iepriekš minēto jautājumu ir direktīvas 16. panta noteikums, kurā ir garantēta pieeja lidostas objektiem, lai apkalpotu piegādātājus un lidostas lietotājus, kas sniedz pašpakalpojumus. Tā ir noteikts arī tas, ka godīgas konkurences labad lidlauka pakalpojumu sniegšanai lidostā pieejamā platība ir jādala starp dažādiem lidostas pakalpojumu sniedzējiem un lidostas lietotājiem, kas sniedz pašpakalpojumus. Lidostas pārvaldes iestāde var noteikt šīs pieejas nosacījumus un papildus iekasēt pieejas nodevu, kura tālāk ir definēta kā komerciāls maksājums, kas jānosaka atbilstoši attiecīgiem objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem kritērijiem. Praksē ne visas lidostas ir izmantojušas iespēju iekasēt nodevu – dažas lidostas neiekasē pieejas nodevu no pakalpojumu sniedzējiem vai gaisa pārvadātājiem, bet citas lidostas to iekasē.

20. Pieejas nodevas tiešais raksturs ir kļuvis par tiesvedības jautājumu starp *Lufthansa* un Hanoveres-Langenhāgenas lidostu, pēdējai ieņemot tādu nostāju, ka šī nodeva ir jāuzskata par nodevu, kura ir jāmaksā par to, ka gaisa pārvadātājiem tiek sniegta ekonomiska pieeja tirgum, kas atrodas lidostā. *Lufthansa* tam oponentēja un ieņēma nostāju, ka šī nodeva attiecas uz pakalpojumiem un ka ir jābūt kādai saistībai starp lidostas sniegto pakalpojumu un pašu nodevu. 2003. gada 16. oktobrī Eiropas Kopienu Tiesa pieņēma nolēmumu, ka ar 16. panta 3. punktu lidostas operatoram liegts attiecībā uz pieeju lidlauka pakalpojumu tirgum lidostā piemērot maksājumu pieejas nodevas veidā, kura jāmaksā gaisa pārvadātājam, kas sniedz pašpakalpojumus, vai lidlauka pakalpojumu sniedzējam, kā atlīdzību par komerciespējas piešķiršanu papildus nodevai, kuru šis pašpakalpojumu sniedzējs vai piegādātājs maksā par lidostas objektu izmantošanu<sup>8</sup>. Nodeva, kuru var iekasēt par lidostas objektu izmantošanu ir jānosaka pēc 16. panta 3. punktā noteiktajiem kritērijiem.

21. Lielākoties ES lidostās pārvaldes iestādes ir darījušas visu, ko varēja, lai izvietotu tirgus jaunpienācējus, piešķirot viņiem iespējas, lai gan ir bijuši ierobežojumi saistībā ar pārslodzes periodiem, piemēram, vasaras sezonā, vai saistībā ar spēkā esošajiem īres līgumiem, kas bija jāņem vērā. Kopumā nav notikusi nekāda netaisnīga iespēju piešķiršana vai sadale, un gadījumu skaits, kad jaunpienācējiem ir apzināti piešķirtas sliktākas iespējas, ir neliels. Tas ir vērtīgs apstiprinājums no konkurences viedokļa, tā kā gaisa pārvadātāji atzīst, ka iespēju piešķiršana pakalpojumu sniedzējiem ietekmē viņu pakalpojumu sniedzēja komercizvēli.

## 2. Nodarbinātība

Lidlauka pakalpojumi ir darbietilpīgi: aptuveni trīs ceturtdaļas kopējo pakalpojumu izmaksu ir saistītas ar nodarbinātību un personālu. Dalībvalstīs ir vispārējas bažas par to, ka lidlauka pakalpojumu sniedzējiem ir grūti piesaistīt un noturēt kvalificētu pakalpojumu personālu, jo izskatās, ka kadru mainība ir liela. Ir izrādījušies arī tas, ka konkurences

---

<sup>8</sup> *Lieta C-363/01 Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH vs. Deutsche Lufthansa AG.*

palielināšanās direktīvas rezultātā ir izraisījusi vēsturisko pārvadātāju un pakalpojumu sniedzēju daudzu strādājošo atlaišanu, kamēr jaunpieņacēji ir pieņēmuši jaunus strādniekus, bet galvenokārt ar zemāku atalgojumu. Līdz ar to dažās dalībvalstīs ir bijis zināms spiediens uz darba attiecībām, atalgojuma līmeni un darba apstākļiem, un līdz ar to uz darbaspēka stabilitāti. Tiek apgalvots, ka jaunpieņacēji un līdz ar to netieši konkurences ieviešana varētu būt personāla kvalifikācijas un apmācības līmeņa un darba apstākļu pasliktināšanās cēlonis, un līdz ar to ir cietusi sniegto pakalpojumu kvalitāte. Tomēr jaunākie dati nav pieejami, un tādēļ ir grūti pamatot vai pārbaudīt šo pieņēmumu patiesumu. *H pielikumā* ir sniegta informācija par sociālo apstākļu izmaiņām no attiecīgi lidostu operatoru, Lidostu lietotāju komitejas un pakalpojumu sniedzēju viedokļa. Ir jāņem vērā, ka nozīmīgs daudzums aptaujāto ieinteresēto personu nav atbildējušas uz jautājumiem par šo problēmu, un tas varētu liecināt par to, ka šis jautājums nerada strīdus un viņi par to īpaši neraizējas. *I pielikumā* ir sniegts arodbiedrību un darba padomju atzinumu pārskats par paredzamo negatīvo direktīvas ietekmi.

### 23. Direktīvas kopējie rezultāti

*J pielikumā* ir atspoguļoti kopējie direktīvas rezultāti no lidostu operatoru, Lidostu lietotāju komitejas – kas sastāv no gaisa pārvadātājiem – un lidlauka pakalpojumu sniedzēju viedokļa.

### 3. **DIREKTĪVAS PIEMĒROŠANA DESMIT DALĪBVALSTĪS KOPŠ TO PIEVIENOŠANĀS 2004. GADA MAIJĀ.**

24. Direktīvā noteikto robežvērtību dēļ tā attiecas uz trīspadsmit lidostām<sup>9</sup> deviņās dalībvalstīs, kas pievienojās ES 2004. gadā, tā kā satiksmes gada apgrozījums šajās lidostās pārsniedz 1 miljonu pasažieru kustību. Pamatojoties uz informāciju, kas ir saņemta no attiecīgo dalībvalstu valsts iestādēm<sup>10</sup>, šķiet, ka lielākoties šajās dalībvalstīs direktīva ir piemērota pareizi, un Komisija no tirgus dalībniekiem nav saņēmusi nekādas liecības par pretējo. Vienā dalībvalstī situācija ir neapmierinoša, un Komisija šajā jautājumā ir vērsusies pie šīs dalībvalsts iestādēm.

Komisija uzsver, ka visos gadījumos, kad dalībvalsts nepiemēro direktīvu pilnīgi un pareizi, Komisija nerimstoši turpinās aktīvus centienus panākt direktīvas noteikumu pilnīgu piemērošanu.

### 4. **LIDLAUKA PAKALPOJUMI UN DROŠĪBA**

25. Komisija ir uzsākusi Kopienas pārbaudes aviācijas drošības jomā tikai *pēc* Direktīvas 96/67/EK stāšanās spēkā. Tādējādi nevarēja veikt nekādu potenciālo atšķirību novērtējumu drošības pasākumu īstenošanā Kopienas lidostās pirms un pēc lidlauka pakalpojumu tirgus atvēršanas.

Pamatojoties uz kopienas pārbaudi, kas notika kopš 2004. gada februāra, rezultātiem, kā arī uz dalībvalstu sniegto atskaišu par valsts kvalitātes kontroli aviācijas drošības jomā saturu, nav pierādījumu, kas liecinātu, ka lidlauka pakalpojumu sniedzēju daudzumam,

---

<sup>9</sup> Skatīt 6. parindi iepriekš.

<sup>10</sup> Izņemot Kipru.



kuri darbojas lidostā un kuru daudzums dalībvalstīs ievērojami atšķiras, ir faktiska ietekme uz drošības prasību īstenošanas kvalitāti un piemērošanu.

Direktīva nav ierobežojusi pieeju noteiktām lidlauka pakalpojumu darbībām, tādām kā gaisa kuģu tīrīšana un ēdināšana, kuras var uzskatīt par jutīgām no drošības viedokļa, jo tās notiek uz lidostas trapa un pašā gaisa kuģī. Daudzās lielajās ES lidostās šo pakalpojumu sniedzēju skaits ir ievērojami lielāks nekā divi. Tomēr to klātbūtne uz trapa nav devusi pamatu bažām par drošību.

26. Sīki izstrādātas drošības prasības personālam un transportlīdzekļiem, kas iekļūst lidostu drošības ierobežojumu zonas kritiskajās daļās, ir noteiktas Regulā (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā, kā arī Komisijas Regulā (EK) Nr. 622/2003 un Regulā (EK) Nr. 1138/2004. Šīs prasības piemēro *visam* personālam, kas strādā šajās zonās, un tās ietver obligātas personas identitātes un iepriekšējās pieredzes fona pārbaudes, tai skaitā jebkādas kriminālās pagātnes pārbaudi, stingru identitātes pārbaudi un personāla fizisku pārbaudi, ienākot lidostu drošības ierobežojumu zonas kritiskajās daļās, un drošības apmācības un zināšanu programmas nokārtošanu katram iesaistītajam personāla loceklim. Šīs vispārīgās prasības ir izrādījušās sekmējošas, nodrošinot atbilstošu drošības līmeni, neatkarīgi no lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaita lidostā.

## 5. TURPMĀKIE PASĀKUMI

27. 2003. gada martā Komisijas dienesti publicēja apspriežu dokumentu par risināmajiem jautājumiem direktīvas pārskatīšanā. Dalībvalstis, kandidātvalstis un ieinteresētās personas gaisa transporta nozarē tika aicinātas sniegt savus viedokļi, un tās ir to darījušas plašā apjomā. Uzklaušanās sanāksmē, kas notika 2006. gada 6. aprīlī, Komisija vēlreiz apspriedās ar visām ieinteresētajām personām par dažādajām iespējām, lai izstrādātu priekšlikumu direktīvas pārskatīšanai.
28. Liels skaits ieinteresēto personu atzina direktīvas uzlabošanas nepieciešamību tās vienkāršošanas nozīmē, kā arī noteikumu skaidrošanā, kuru nozīme un darbības joma laika gaitā pēc 1996. gada ir bijusi pakļauta dažādām interpretācijām. Komisija noteiks savas rīcības virzienu, pamatojoties uz šā ziņojuma apspriešanu Padomē un Eiropas Parlamentā. Bez direktīvas vienkāršošanas un skaidrošanas nākamā priekšlikuma mērķis varētu būt arī veicināt tālāku tirgus atvēršanu un regulēt jautājumus, kuri ir kļuvuši būtiski, kopš direktīvas piemērošanas. Šādi jautājumi ir apdrošināšanas prasību definēšana un kvalitātes standartu piemērošana lidostā, un pakalpojumu sniedzēju atlases procedūras uzlabošana. Jebkurā gadījumā Komisija turpinās cieši uzraudzīt lidlauka pakalpojumu tirgu nolūkā turpmāk novērtēt tā attīstību.

## 6. SECINĀJUMI

29. Padomes Direktīvas 96/67/EK rezultāti:
- konkurences ieviešana daudzās lidostās, kurās iepriekš bija slēgts vai statisks tirgus;
  - labāka pakalpojumu kvalitāte, samērojot ar līdzekļiem, kas tērēti par lidlauka pakalpojumiem;

- c) lielāks spiediens uz lidlauka pakalpojumu cenu līmeni;
- d) novēloti pasākumi dažos gadījumos no kompetento iestāžu puses pilnīgā direktīvas piemērošanā;
- e) noteikta ietekme uz darba apstākļiem nozarē, bet kopumā nav pierādījumu par vispārēju darbavietu samazināšanu;
- f) vidēja mēroga izmaiņas lidlauka pakalpojumu tirgus sadalījumā ekonomiski visnozīmīgākajās ES lidostās.

## 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-Carpiquet, 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, Slovenjrodec, Valenje
<b>Spain</b>	Alicante, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Madrid, Malaga, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia	Jerez, Reus, Santiago, Vitoria	Albacete, Almeria, Asturias, Badajoz, Cordoba, El Hierro, Gomera, Granada, La Coruna, La Palma, Leon, Madrid-C.Vientos, Melilla, Murcia, Pamplona, Salamanca, San Sebastian, Santander, Valladolid, Vigo, Zaragoza
<b>Sweden</b>	Göteborg-Landvetter, Stockholm-Arlanda	Malmo-Sturup, Stockholm/Bromma, Stockholm/Skavsta	Ängelholm, Arvika, Arvidsjaur, Borlänge, Eskilstuna, Falköping, Gällivare, Gällivare/Vassare, Ljungby/Feringe, Ljungbyhed, Ludvika, Gävle-Sandviken, Gothenburg-Säve, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Helsingborg/Hammen, Hultsfred, Jokkmokk, Jönköping, Kalmar, Karlskoga, Karlstad, Kiruna, Kiruna/Loussajärvi, Kramfors, Kristianstad, Lidköping, Linköping/Malmen, Linköping/SAAB, Luleå/Kallax, Lycksele, Mora/Siljan, Norrköping/Kungsängen, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Satenäs, Skellefteå, Skövde, Stockholm/Västeras, Storuman, Stromstadt/Nasinge, Sundsvall/Härnösand, Sveg, Söderhamn, Torsby/Fryklanda,

			Trollhättan-Vänersborg, Umeå, Uppsala, Uppsala/Viktoria, 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 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)

<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