

laten instellen naar de gevolgen van de liberalisering voor de huidige werkgelegenheid. Het doel hiervan zou zijn, de sociale gevolgen te inventariseren en mogelijke oplossingen voor knelpunten aan te dragen. Mocht bij de Commissie al aan dit onderwerp worden gewerkt, dan dienen de resultaten aan het panel te worden voorgelegd.

4.5. Het Comité is van mening dat de Commissie bij een voor de toekomst zo belangrijke aangelegenheid in het kader van artikel 100 A van het Verdrag een zo breed mogelijke discussie op gang moet brengen.

4.6. Sinds Deel II is gepubliceerd en het Comité met zijn werkzaamheden is begonnen, heeft de Commissie een groot aantal documenten, wijzigingen en verklaringen m.b.t. haar toekomstige activiteiten het licht doen zien.

Met sommige van haar plannen loopt de Commissie vooruit op het advies van het Comité. Het Comité heeft nog geen kans gezien de gevolgen van de publikatie van de Commissie te beoordelen, maar hoopt hier binnenkort verandering in te brengen.

Brussel, 13 september 1995.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

C. FERRER

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap⁽¹⁾

(95/C 301/10)

De Raad heeft op 22 mei 1995 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 84, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 juli 1995 goedgekeurd. Rapporteur was de heer von Schwerin.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 328e Zitting van 13 en 14 september 1995 (vergadering van 13 september) het volgende advies uitgebracht, dat met grote meerderheid van stemmen (14 stemmen tegen, bij 23 onthoudingen) is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Op 14 december 1994 heeft de Commissie op basis van artikel 84, lid 2, van het EG-Verdrag het onderhavige richtlijnvoorstel vastgesteld. Het indienen van een richtlijnvoorstel komt overeen met het advies dat het Comité op 14 september 1994 heeft uitgebracht.

1.2. In de vijftien lid-staten bestaat reeds een redelijke keuze uit aanbieders wat de diensten aan de landzijde (d.w.z. in de terminals) betreft. Op de meeste Europese luchthavens hebben de luchtvaartmaatschappijen daarvoor rechtstreeks invloed op de kwaliteit van de dienstverlening aan hun passagiers. Bij de diensten aan de luchtzijde — afhandeling van bagage en vracht,

baanoperaties en vervoer — is de situatie echter heel anders. In zeven lid-staten zijn deze min of meer geliberaliseerd; daar is reeds op zijn minst meer dan één aanbieder per luchthaven. Maar in de acht andere lid-staten is er geen keuze mogelijk; daar bestaan monopolies: in drie lid-staten zijn die van de nationale luchthavens en in de overige vijf van nationale luchtvaartmaatschappijen.

1.3. Dit richtlijnvoorstel sluit aan bij het overlegdocument van de Commissie, waarover het Comité reeds in september 1994⁽²⁾ advies heeft uitgebracht.

⁽¹⁾ PB nr. C 142 van 8. 6. 1995, blz. 7.

⁽²⁾ PB nr. C 393 van 31. 12. 1994, blz. 110.

In dat advies gaf het Comité te kennen dat het in beginsel achter het streven van de Commissie stond, om op de Europese luchthavens de voorwaarden te scheppen voor de liberalisering van de grondaanhandelingmarkt, om een snelle en efficiënte afhandeling te bevorderen.

1.4. Het Comité legde toen de nadruk op o.m. de volgende overwegingen:

1.4.1. Het Comité acht het absoluut noodzakelijk, bij alle discussies over liberalisering een onderscheid te maken tussen afhandeling aan de landzijde (terminals) en aan de luchtzijde (platform en banen).

Liberalisering van de dienstverlening aan de landzijde is het gemakkelijkst te realiseren en op vele luchthavens reeds een feit. Liberalisering aan de luchtzijde (m.n. afhandeling op het platform) is daarentegen heel wat moeilijker.

1.4.2. Het Comité is niet voor volledige liberalisering van de afhandelingdiensten gewonnen, maar meent dat er tussen de bestaande monopoliesituatie en de voorgestelde volledige liberalisering, ruimte is voor een redelijke mate van openstelling, door een tweede en/of derde afhandelingbedrijf toegang te verlenen tot de markt. Op die manier zullen de gebruikers kunnen kiezen uit concurrerende aanbieders. Wat dit betreft, deelt het Comité de mening van de Commissie dat over gedifferentieerde openstelling van de markt als mogelijke oplossing dient te worden gediscussieerd.

1.4.3. De mogelijke gevolgen van een openstelling van de markt moeten in aanmerking worden genomen. Gebleken is namelijk, dat inkomsten uit gronddiensten een belangrijk deel van de totale inkomsten van luchthavenexploitanten uitmaken.

1.4.4. Er moet eveneens rekening worden gehouden met de verschillende uitgangssituaties op de diverse luchthavens, o.m. wat de onderstaande aspecten betreft:

a) Financiering van investeringen

Bij openstelling van de markt moeten de kosten voor de noodzakelijke investeringen in elk geval door alle aanbieders worden gedragen.

Daarbij moet rekening worden gehouden met zowel de verlening van openlijke en verkapte steun als met het feit dat sommige luchthavens eigenaar zijn van het luchthaventerrein, terwijl andere moeten betalen voor het gebruik ervan.

b) Veiligheid

De luchtzijde van luchthavens is qua veiligheid een gevoelige zone. Instandhouding, en zo mogelijk verhoging, van het veiligheidsniveau moet bij de liberalisering van de markt voor gronddiensten absolute prioriteit krijgen.

c) Werkgelegenheids- en sociale aspecten

De gevolgen van een liberalisering voor de werkgelegenheid moeten, samen met alle sociale aspecten, afzonderlijk worden geanalyseerd en bij de tenuitvoerlegging prioriteit krijgen.

d) Milieu-effecten

Aan milieubeschermingsmaatregelen mag niet worden getornd; dit is van belang voor de toekomst van de hele luchtvaartsector. Nu reeds stuiten exploitatie en uitbreiding van luchthavens op aanzienlijke weerstanden bij de bevolking.

e) Capaciteit

Op sommige luchthavens bestaan reeds capaciteitsproblemen die een openstelling van de markt in de weg staan. De daarmee samenhangende problemen zullen alleen kunnen worden opgelost indien met de lokale omstandigheden rekening wordt gehouden.

f) Omkeertijden

Voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zijn de omkeertijden een belangrijke factor van capaciteitsplanning en produktiviteit. Openstelling van de markt mag niet tot langere omkeer- of overstaptijden leiden.

De centrale organisatie van het hele luchthavengebeuren moet in handen van de luchthavenexploitant blijven.

2. Inhoud van het Commissievoorstel

2.1. Dit voorstel heeft ten doel de markt voor gronddiensten op de luchthavens van de Gemeenschap voor concurrentie open te stellen.

2.2. Aan het Commissievoorstel liggen de onderstaande overwegingen ten grondslag⁽¹⁾:

2.2.1. Grondaanhandeling omvat de verlening op een luchthaven van verschillende diensten die voor luchtvaartmaatschappijen onmisbaar zijn om hun luchtvervoeractiviteiten te kunnen uitoefenen. Het gaat hier om diensten die rechtstreeks verband houden met het luchtvervoer, variërend van de registratie en het vervoer van passagiers en bagage tot het geleiden van het luchtvaartuig op de grond, tot het schoonmaken en bevoorraden met brandstof, zonder welke geen enkele vlucht zou kunnen plaatsvinden. Deze diensten onderscheiden zich van de louter luchtvaartkundige diensten, d.w.z. diensten die rechtstreeks verband houden met de luchtverkeershandelingen, zoals het ter beschikking stellen van de voorzieningen aan de gebruikers, luchtverkeersleiding, dienstverlening in nood en bij brand, en meteorologische diensten. Deze diensten onderscheiden zich tevens van de nietaëronautische diensten, zoals de

⁽¹⁾ De paragrafen 2.2.1 t/m 2.2.7 en paragraaf 2.2.9 hebben betrekking op de toelichting op het voorstel van de Commissie, die niet in het *Publikatieblad* is opgenomen en dus ook geen juridische waarde heeft. De paragrafen 2.2.8 en 2.2.10 hebben betrekking op de in het *Publikatieblad* (PB nr. C 142 van 8. 6. 1995) opgenomen tekst, die wel juridische waarde heeft.

verhuur, de vergunning of de exploitatie van commerciële ruimten op de luchthaven.

De IATA (de Internationale Luchtvervoersorganisatie) heeft een lijst opgesteld op basis waarvan grondafhandeling is onder te verdelen in 11 globale categorieën:

1. Administratieve grondafhandeling en supervisie
 2. Passagiersafhandeling
 3. Bagage-afhandeling
 4. Vracht- en postafhandeling
 5. Platformafhandeling
 6. Schoonmaken en services van het vliegtuig
 7. Brandstofbevoorrading
 8. Afhandeling van lijnonderhoud
 9. Vluchtafhandeling en administratie van de bemanningen
 10. Grondvervoer-afhandeling
 11. Catering.
- (Commissiedocument blz. 4, paragrafen 9 en 10).

2.2.2. Voor de verlening van grondafhandelingsdiensten geldt echter een bepaald aantal praktische beperkingen, die verschillen naar gelang van het soort dienst waar het om gaat. Dit zijn voornamelijk beperkingen ten aanzien van beschikbare capaciteit en ruimte. Tal van Europese luchthavens stuiten op problemen met betrekking tot de beschikbare capaciteit en ruimte en naderen soms zelfs hun limiet.

Voor de verlening van bepaalde grondafhandelingsdiensten is namelijk veel ruimte nodig, of dat nu is in de stationsgebouwen, voor de diensten waarbij het personeel in contact treedt met de passagiers, of in de niet vrij toegankelijke gebieden van de luchthaven, voor diensten waarbij rechtstreeks toegang moet kunnen worden verkregen tot het vliegtuig. Soms moet hierdoor gebruik worden gemaakt van ingewikkelde en kostbare, centrale en niet-duplicerbare systemen, zoals het bagage-afhandelingsstelsel. (Commissiedocument blz. 6, par. 16.)

2.2.3. Ten aanzien van de luchthavenzones moeten hoge veiligheids- en beveiligingseisen gelden en de naleving hiervan vormt een van de essentiële taken van de luchthavenautoriteit. Het is dus onvermijdelijk dat de luchthavenautoriteiten de jure en de facto de mogelijkheid behouden om de toegang en het verkeer van personen en voertuigen tot en in alle niet vrij toegankelijke zones te reguleren, te coördineren en te beheersen. Deze capaciteitsbeperkingen gelden het meest voor de diensten in de zone die alleen toegankelijk is voor bevoegd personeel van de luchthaven, de zgn. „luchtzijde”-diensten. (Commissiedocument blz. 6, par. 16.)

2.2.4. Het spreekt dan ook vanzelf dat niet voor alle grondafhandelingsdiensten dezelfde voorwaarden voor toegang tot de markt kunnen worden gehanteerd, met name op korte termijn en zelfs op langere termijn. Zo moet deze toegang tot de markt voor ieder soort dienst worden georganiseerd in een mate die verenigbaar blijft met het goed functioneren van de luchthaveninfrastructuur. Er zal dus een gedifferentieerde benadering moeten worden gevolgd, die rekening houdt met de technische kenmerken van de verschillende soorten diensten, met

het meer of minder stringente karakter van de vereisten en de specifieke problemen van bepaalde luchthavens. (Commissiedocument blz. 6, par. 17.)

2.2.5. De Commissie is van oordeel dat de markt toegankelijk moet worden gemaakt, zodat de gebruiker zelf de dienstverlener kan kiezen die het best voldoet aan zijn eisen ten aanzien van kwaliteit en kosten. Deze toegang dient echter te worden aangepast aan de kenmerken van de verschillende soorten diensten, rekening houdende met de bestaande beperkingen, de sociale gevolgen en de noodzaak om het goed functioneren van de luchthavens te waarborgen. (Commissiedocument blz. 7, par. 19.)

2.2.6. De liberaliseringsmaatregelen zijn bedoeld om de toegang tot de markt te waarborgen. De verscheidenheid van de diensten en situaties rechtvaardigt echter een gedifferentieerde aanpak en vraagt om de invoering van systemen die de mogelijkheid bieden rekening te houden met de specifieke omstandigheden.

De liberalisering van de sector zou dus tot uitdrukking moeten komen in geheel vrije toegang voor sommige diensten en beperktere toegang voor andere. (Commissiedocument blz. 7, par. 19.)

2.2.7. Het recht op zelfafhandeling voor de luchtvaartmaatschappijen dient te worden erkend. In sommige gevallen zou hiervan echter moeten kunnen worden afgeweken, met name op grond van capaciteits- en veiligheidsoverwegingen. Kenmerkend voor zelfafhandeling is dat geen contract voor de levering van gronddiensten met een derde wordt gesloten. (Commissiedocument blz. 7, par. 19 en blz. 8, par. 22.)

2.2.8. Het toepassingsgebied van de richtlijn omvat in beginsel luchthavens met een jaarlijkse verkeersomvang van meer dan of gelijk aan twee miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht, of luchthavens die in de afgelopen achttien maanden gedurende een aaneengesloten periode van zes maanden een verkeersomvang van meer dan of gelijk aan een miljoen passagiersbewegingen of 25 000 ton vracht hebben geregistreerd. (Commissiedocument blz. 23, artikel 2.)

2.2.9. De Commissie is daarom van oordeel dat deze nieuwe ontwikkeling vraagt om een evenwichtige aanpak, waarbij rekening wordt gehouden met de verscheidenheid aan omstandigheden, de door het luchtvervoer gestelde eisen en de belangen van de luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen, de dienstverleners en de werknemers in alle ondernemingen in die sector. (Commissiedocument blz. 15, par. 48.)

2.2.10. De Commissie gaat ervan uit dat de lid-staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen om uiterlijk op 30 juni 1996 aan deze richtlijn te voldoen. (Commissiedocument blz. 32, artikel 19.)

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het Comité is in beginsel ingenomen met het streven van de Commissie om op de Europese luchthavens de voorwaarden te scheppen voor de liberalisering van de grondafhandelingsmarkt, om een snelle en efficiënte afhandeling, vooral van passagiers en vracht, te bevorderen.

Verbetering van de rendabiliteit is in het belang van alle betrokkenen; hetzelfde geldt voor de instandhouding van de sociale consensus. Van groot belang is echter, dat bij dit overleg over de liberalisering onderscheid wordt gemaakt tussen de land- en luchtzijde van luchthavens. Het Comité is op de hoogte van het feit dat bij de Commissie een voorstel is ingediend om een technisch onderscheid te maken tussen activiteiten aan land- en activiteiten aan luchtzijde. Daarom is het van mening dat de Commissie lucht- en landzijde technisch gescheiden zou moeten houden, en daartoe een uitvoerige lijst van de respectieve activiteiten zou moeten opstellen. Dit dient in artikel 6 en 7 te worden verwerkt, en zou de tenuitvoerlegging van zinvolle liberaliseringsmaatregelen aanzienlijk vergemakkelijken.

3.2. De complexiteit van de regelgeving die nodig zal zijn om het voorstel ten uitvoer te leggen, staat buiten alle verhouding tot het beoogde doel. In het algemeen ontbreken in dit voorstel duidelijke definities. Als eerste stap moet er een transparante bedrijfsvoering komen. Pas wanneer de nodige transparantie tot stand is gekomen en de relatie prijs/geleverde dienst kan worden beoordeeld, kan een duidelijker beeld ontstaan van de verder te nemen liberaliseringsmaatregelen.

Een belangrijk punt van kritiek is dat de Commissie niet kiest voor een geleidelijke benadering op langere termijn. Daardoor bestaat het risico dat de veiligheids-, milieu- en werkgelegenheidsaspecten naar het tweede plan worden verdrongen, hetgeen ook een nadelige uitwerking kan hebben op de belangen van de gebruikers en passagiers.

3.2.1. Een tweede punt van kritiek geldt het feit dat in dit voorstel totaal geen aandacht wordt besteed aan de sociale consequenties. Het Comité begrijpt niet waarom de Commissie zelfs niet heeft gewacht op de uitkomst van het onderzoek dat ze laat uitvoeren naar de sociale effecten van de openstelling van de gronddienstenmarkt.

3.2.2. Het gebrek aan aandacht voor sociale gevolgen en het ontbreken van duidelijke definities en daardoor van rechtszekerheid zou heel wat verzet kunnen oproepen. De Commissie moet uitsluitsel geven over de vraag of Richtlijn 77/187/EEG inzake overgang van ondernemingen, („Richtlijn van de Raad van 14 februari 1977 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten betreffende het behoud van de rechten van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen daarvan) ook in onderhavig geval van toepassing is.

3.3. De nationale overheden krijgen verder de mogelijkheid om de openstelling van de markt onder bepaalde voorwaarden te beperken. Op deze mogelijkheid is overigens aangedrongen door het Comité van luchtvaartdeskundigen (het zogenaamde „Comité des sages”) dat in 1994 rapport heeft uitgebracht over de economische situatie in de luchtvaart „Expanding Horizons” - Nederlandse titel „Verruiming van de horizon”, en door de Raad, in zijn Resolutie van 24 oktober 1994. In het Commissievoorstel zijn de uitzonderingen niet voldoende

de duidelijk geformuleerd; bovendien zijn ze te vrijblijvend. Het Comité vindt dat de uitzonderingen op zeer concrete en bindende wijze moeten worden geformuleerd, zodat de lid-staten daadwerkelijk in staat worden gesteld over afwijkingen te beslissen.

3.4. Indien de luchthavenexploitanten de investeringen moeten doen die uit de liberaliseringsmaatregelen voortvloeien, dan zou dit kunnen indruisen tegen het beginsel van eigendomsrecht dat op artikel 222 van het Verdrag berust. Wil hier onzekerheid qua rechtspositie worden vermeden, dan dient in de richtlijn te worden geregeld dat alle dienstverleners — in overeenkomst met nationale wetgeving — een evenredig aandeel van de infrastructuurkosten betalen.

De eigenaar of exploitant van de luchthaven moet de volledige verantwoordelijkheid blijven behouden voor het algemene beheer van de luchthaven.

3.5. Het Comité is bezorgd over de rol van de Commissie op de onderstaande gebieden, en meent dat deze nog eens grondig moet worden overdacht:

1. Door de mogelijkheid van inzage in de boekhouding van luchthavens en een aantal luchtvaartmaatschappijen m.b.t. afhandelingsdiensten, zou de Commissie de rol van directe controleinstantie krijgen.
2. Met artikel 16, lid 1, c), van het richtlijnvoorstel zou de Commissie politieke bevoegdheden krijgen t.a.v. de betrekkingen met derde landen, die zij tot dusver niet heeft gehad.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Artikel 2 — Toepassingsgebied

Bij een grondige analyse van de werkmethodes op luchthavens wordt duidelijk dat het toepassingsgebied van richtlijnvoorstel opnieuw moet worden bekeken. Indien bij de afbakening van het toepassingsgebied zou worden uitgegaan van de definitie van „luchthavens van gemeenschappelijk belang”, die de Commissie in haar eigen voorstel betreffende transeuropese netwerken heeft gebruikt, dan zou het aantal luchthavens dat binnen de werkingssfeer van de richtlijn valt, aanzienlijk worden beperkt:

jaarlijkse verkeersomvang van

- minimum 4,5 miljoen passagiers of
- minimum 100 000 commerciële vliegtuigbewegingen of
- minimum 150 000 ton vracht.

Dit zou volgens het Comité een realistische aanpak zijn.

4.2. Artikel 4, lid 2 — Transparantie

Om een eerlijke concurrentie te garanderen en te voorkomen dat aan kruissubsidiëring wordt gedaan,

moeten volgens het Comité alle luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en andere bedrijven die grondafhandelingsdiensten verlenen, worden verplicht deze activiteiten van hun overige activiteiten te scheiden, zowel wat boekhouding als wat bedrijfsvoering betreft.

4.3. Artikel 5 — Gebruikerscomité

Oprichting en werkwijze van het gebruikerscomité dienen preciezer te worden omschreven. Ook de vertegenwoordigers van het luchthavenpersoneel moeten hierin hun plaats krijgen. Er moeten regels worden gegeven voor de verdeling van het aantal stemmen dat iedere vertegenwoordiger toekomt, overeenkomstig het gewicht van iedere gebruiker op de desbetreffende luchthaven, alsook voor de stemprocedure en de besluitvorming. Ook de verdeling van de kosten moet worden geregeld.

4.4. Artikel 7 — Zelfafhandeling

Er moet duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen activiteiten aan land- en activiteiten aan luchtzijde. Zolang hierdoor niet méér verleners van zelfafhandelingsdiensten actief worden dan het aantal dat een luchthaven redelijkerwijs kan herbergen, moet het recht op zelfafhandeling aan landzijde volledig worden vrijgegeven. Zelfafhandeling aan luchtzijde kan worden geliberaliseerd zodra voldoende ruimte en capaciteit beschikbaar is.

4.5. Artikel 9, lid 3 — Redenen voor het toestaan van een afwijking

Om rechtsonzekerheid bij het tegengaan van ongelijke behandeling en concurrentievervalsing te vermijden, dient de Commissie de procedure voor het aanvragen van een afwijking en de daarbij aan te voeren redenen preciezer te omschrijven.

4.6. Artikel 9, lid 4 — Verzet tegen afwijkingsbesluit

De beslissingsbevoegdheid van de Commissie wordt hier te ruim geïnterpreteerd. De mogelijkheid voor de Commissie om zich tegen een afwijkingsbesluit te verzetten dient afhankelijk te worden gesteld van welbepaalde controleerbare criteria die stroken met de nationale rechtsregels, ten einde alle partijen te vrijwaren van rechtsonzekerheid. De lid-staten en andere betrokken partijen moeten tegen het besluit van de Commissie bezwaar kunnen aantekenen voordat de zaak bij de rechter aanhangig wordt gemaakt.

4.7. Artikel 9, lid 2 — Afwijkingen wegens beperkte capaciteit

Soms kan een capaciteitsprobleem niet door uitbreiding van de luchthaven worden opgelost omdat ligging, bewoning van het aangrenzende gebied of milieuoverwegingen dit onmogelijk maken. Afwijkingen moeten in deze gevallen voor onbepaalde tijd gelden, d.w.z. zolang de voorwaarden onveranderd blijven. Het Comité acht het ook hier zinvol, nadat aan de afwijkingsregelingen een einde is gemaakt, de lid-staten het recht te geven

bij de Commissie bezwaar aan te tekenen, waarna over de zaak overleg dient te worden gevoerd voordat deze voor de rechter wordt gebracht.

4.8. Artikel 10 — Selectie van dienstverleners

Het Comité is van mening dat in lid 1, punt a, gebruikte term „technische specificaties” duidelijkheidshalve moet worden vervangen door de termen „veiligheids-, milieu-, economische en sociale specificaties”.

4.9. Artikel 12, lid 1 — Goedkeuringscriteria

De uitkomsten van de nog te presenteren studie over de sociale gevolgen van de liberalisering moeten nog in de goedkeuringscriteria worden verwerkt. Het Comité zou het een goede zaak vinden indien de naleving van cao's als criterium werd opgenomen.

4.10. Artikel 13, lid 1 — Gedragsregels

Het Comité is van mening, dat aan lid 1 de onderstaande punten d) en e) moeten worden toegevoegd:

- „d) het onderzoek naar de betrouwbaarheid van het personeel van een dienstverlener uit een oogpunt van veiligheid dient te voldoen aan de wettelijke bepalingen van de lid-staat dienaangaande en bij de selectieprocedure te zijn goedgekeurd.
- e) de werknemers moeten op basis van de geldende wettelijke voorwaarden in dienst zijn genomen.”

4.11. Artikel 14 — Toegang tot voorzieningen

Het is absoluut noodzakelijk dat dienstverleners en gebruikers niet alleen een vergoeding betalen om de kosten van toegang te dekken, maar dat zij ook een deel van de infrastructuurkosten betalen. De opgave van de werkelijke kosten moet van bewijzen vergezeld gaan.

4.12. Artikel 15 — Veiligheid en beveiliging

De bepalingen van de richtlijn laten de rechten en verplichtingen van de lid-staten op het gebied van veiligheid en beveiliging van luchthavens allerminst onverlet. Doordat de luchthavenbeheerder b.v. geen controle meer heeft op de personeelsvoorziening van de dienstverleningsbedrijven of de daarbij gebruikte procedures kan bepalen, kunnen bepaalde verplichtingen op het gebied van controle niet meer worden vervuld. Hier dient een precieze analyse te worden gemaakt van de effecten van de richtlijn op het gebied van de veiligheid, waaruit de noodzakelijke conclusies moeten worden getrokken. De toepassingsfeer van nationale veiligheidsvoorschriften moet op bindende wijze worden gedefinieerd.

4.13. Artikel 19 — Tenuitvoerlegging

Gezien het grote aantal onbeantwoorde vragen en bezwaren die de aanpak van de Commissie heeft opgeroepen, lijkt 30 juni 1996 als datum voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn, wanneer met de

belangen van alle partijen rekening wordt gehouden, weinig zinvol. Dit geldt met name ook voor de basisdoel-

stelling van de Commissie, middels deze richtlijn een rentabiliteitsverbetering tot stand te brengen.

Brussel, 13 september 1995.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
C. FERRER

BIJLAGE

bij het advies van het Economisch en Sociaal Comité

De volgende wijzigingsvoorstellen, waarvoor ten minste één vierde van de aanwezige leden zich heeft uitgesproken, werden tijdens de beraadslagingen verworpen:

a) Bladzijde 6, paragraaf 3.2

De laatste zin van de eerste alinea te schrappen.

Motivering

Verdere liberalisering moet niet afhankelijk worden gemaakt van voorwaarden inzake transparantie en relatie prijs/geleverde dienst.

Uitslag van de stemming

Stemmen vóór: 28, stemmen tegen: 70, onthoudingen: 8.

b) Bladzijden 7 en 8, paragraaf 4.1

De bestaande tekst te vervangen door:

„Het Comité gaat akkoord met het toepassingsgebied van het richtlijnvoorstel. Op grond daarvan gelden de beoogde maatregelen inzake het verlenen van grondafhandelingsdiensten aan derden alleen voor:

- luchthavens met een jaarlijkse verkeersomvang van ten minste twee miljoen passagiersbewegingen,
- of 50 000 ton vracht, of luchthavens die in de voorafgaande 18 maanden gedurende een aaneengesloten periode van zes maanden een verkeersomvang van ten minste een miljoen passagiersbewegingen of 25 000 ton vracht hebben geregistreerd.”

Motivering

In het advies wordt gesteld dat bij de afbakening van het toepassingsgebied van de beoogde richtlijn moet worden uitgegaan van de in het Commissievoorstel inzake transeuropese netwerken gehanteerde definitie van „luchthavens van gemeenschappelijk belang” (cf. COM(95) 298 def. van 19. 6. 1995). De in paragraaf 4.1 genoemde verkeersomvang correspondeert echter slechts met één van de criteria („communautaire verbindingpunten”) aan de hand waarvan „luchthavens van gemeenschappelijk belang” worden gedefinieerd. Er zijn nog twee andere criteria: „regionale verbindingpunten” en „toegangspunten”. Deze komen overeen met een veel beperkter minimumverkeersomvang, die zelfs nog lager ligt dan de door de Commissie genoemde cijfers. Herziening van het Commissievoorstel is niet nodig, omdat de huidige regeling een uitgebalanceerd compromis vormt tussen voor- en tegenstanders van liberalisering van de markt voor grondafhandeling.

Uitslag van de stemming

Stemmen vóór: 31, stemmen tegen: 68, onthoudingen: 11.

c) Bladzijde 8, paragraaf 4.2

De gehele paragraaf te schrappen.

Motivering

Het voorstel van de Commissie m.b.t. het scheiden van beheersfuncties en dienstverlenende activiteiten laat aan duidelijkheid weinig te wensen over. Doel van de voorgestelde regeling is het tegengaan van misbruik van een machtspositie door een verlener van grondafhandelingsdiensten. In artikel 4.1 wordt bepaald dat luchthavenbeheerders een scheiding dienen aan te brengen tussen grondafhandelingsdiensten en hun overige activiteiten. Uit paragraaf 4.2 blijkt dat deze verplichting ook geldt voor gebruikers die gedurende het voorafgaande jaar meer dan 25 % van de op een luchthaven geregistreerde passagiers of vracht hebben vervoerd. De in het advies gedane aanbeveling op grond waarvan alle luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en andere partijen die grondafhandelingsdiensten verlenen, moeten worden verplicht deze activiteiten van hun overige activiteiten te scheiden, leidt tot buitensporig veel bureaucratische rompslomp en gaat veel verder dan nodig.

Uitslag van de stemming

Stemmen vóór: 32, stemmen tegen: 83, onthoudingen: 5.

d) Bladzijde 9, paragraaf 4.7

De alinea vervangen door de volgende tekst:

„Zelfs als een capaciteitsprobleem door uitbreiding van de luchthaven niet geheel kan worden opgelost omdat ligging, aangrenzende woongebieden of milieuoverwegingen dit onmogelijk maken, blijft het belangrijkste doel van het Commissievoorstel 'luchtzijde'-diensten althans minimaal te liberaliseren. Daarom zou de periode die met de afwijkingsregeling gemoeid is, gebruikt moeten worden om een tweede of een derde 'luchtzijde'-dienstverlener te selecteren.”

Motivering

De hele alinea is omwille van de duidelijkheid herschreven. Uitzonderingen mogen niet — keer op keer — gebruikt worden om een monopoliepositie in stand te houden. Een lid-staat krijgt twee jaar de tijd om de voorgestelde richtlijn in te voeren, en toegekende afwijkingen mogen niet langer dan drie jaar gelden. Het totaal van vijf jaar wordt beschouwd als lang genoeg om extra dienstverleners te contracteren.

Uitslag van de stemming

Stemmen vóór: 29, stemmen tegen: 78, onthoudingen: 3.
