

31996L0067

L 272/36

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

25.10.1996

**DYREKTYWA RADY 96/67/WE****z dnia 15 października 1996 r.****w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspólnota stopniowo wprowadziła wspólną lotniczą politykę transportową w celu ustanowienia rynku wewnętrznego, zgodnie z art. 7a Traktatu, jako trwałego udziału we wspieraniu postępu gospodarczego i społecznego.
- (2) Celem art. 59 Traktatu jest wyeliminowanie ograniczeń w swobodzie świadczenia usług we Wspólnocie; zgodnie z art. 61 Traktatu cel ten musi być osiągnięty w ramach wspólnej polityki transportowej.
- (3) Na mocy rozporządzeń Rady (EWG) nr 2407/92 <sup>(4)</sup>, (EWG) nr 2408/92 <sup>(5)</sup> oraz (EWG) nr 2409/92 <sup>(6)</sup> cel ten w odniesieniu do usług w transporcie lotniczym został osiągnięty.
- (4) Usługi obsługi naziemnej są niezbędne dla właściwego funkcjonowania transportu lotniczego; wnoszą one istotny wkład w skuteczne wykorzystanie lotniczej infrastruktury transportowej.
- (5) Otwarcie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej pomoże w obniżeniu kosztów operacyjnych przedsiębiorstw lotniczych i podniesieniu jakości usług świadczonych użytkownikom portów lotniczych.

(6) W świetle zasady pomocniczości ważne jest, aby dostęp do rynku usług obsługi naziemnej miał miejsce w ramach Wspólnoty, umożliwiając Państwom Członkowskim wzięcie pod uwagę szczególnego charakteru tego sektora.

(7) W komunikacie z czerwca 1994 r., zatytułowanym „Przyszłość lotnictwa cywilnego w Europie”, Komisja wskazała na swój zamiar podjęcia przed końcem 1994 r. inicjatywy mającej na celu osiągnięcie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, Rada w rezolucji z dnia 24 października 1994 r. w sprawie sytuacji w europejskim lotnictwie cywilnym <sup>(7)</sup> potwierdziła potrzebę uwzględnienia sytuacji portów lotniczych w momencie otwarcia rynku.

(8) W rezolucji z dnia 14 lutego 1995 r. w sprawie europejskiego lotnictwa cywilnego <sup>(8)</sup> Parlament Europejski ponowił swoje zainteresowanie wpływem dostępu do rynku usług obsługi naziemnej na zatrudnienie i warunki bezpieczeństwa w portach lotniczych Wspólnoty.

(9) Swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej jest zgodny z efektywną eksploatacją portów lotniczych Wspólnoty.

(10) Swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej musi być wprowadzony stopniowo i musi być dostosowany do wymagań tego sektora.

(11) Dla niektórych kategorii usług obsługi naziemnej dostęp do rynku i własna obsługa naziemna mogą stać w sprzeczności z bezpieczeństwem, przepustowością, ograniczeniami w dostępności powierzchni; dlatego istnieje konieczność ograniczenia własnej obsługi naziemnej; w takiej sytuacji kryteria stosowania ograniczeń muszą być właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.

(12) Jeśli liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona, dla zachowania skutecznej konkurencji konieczne jest, aby co najmniej jeden z operatorów był niezależny zarówno od zarządzającego portem lotniczym, jak również od dominującego przewoźnika.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 142 z 8.6.1995, str. 7 oraz Dz.U. C 124 z 27.4.1996, str. 19.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 301 z 13.11.1995, str. 28.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 1995 r. (Dz.U. C 323 z 4.12.1995, str. 106), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 marca 1996 r. (Dz.U. C 134 z 6.5.1996, str. 30) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lipca 1996 r. (Dz.U. C 261 z 9.9.1996).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 240 z 14.8.1992, str. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie zmienione Aktem Przystąpienia z 1994 r.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 15.

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 309 z 5.11.1994, str. 2.

<sup>(8)</sup> Dz.U. C 56 z 6.3.1995, str. 28.

- (13) Dla właściwego funkcjonowania portów lotniczych muszą one mieć możliwość zachowania dla siebie zarządzania niektórymi typami infrastruktury, która z przyczyn technicznych, a także z uwagi na rentowność lub wpływ na środowisko naturalne jest trudna do podzielenia lub powielenia; scentralizowane zarządzanie taką infrastrukturą nie może jednak stwarzać przeszkód jej użytkowania przez podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej lub przez użytkowników portów wykonujących własną obsługę naziemną.
- (14) W pewnych przypadkach, w których wspomniane przeszkody mogą mieć charakter uzasadniający ograniczenia w dostępie do rynku lub w wykonywaniu własnej obsługi naziemnej, ograniczenia te powinny być właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.
- (15) Celem tych wyłączeń powinno być umożliwienie władzom portów lotniczych pokonanie lub przynajmniej zmniejszenie wspomnianych przeszkód; wyłączenia te muszą być zatwierdzone przez Komisję, przy udziale komitetu doradczego, i muszą być udzielone na czas określony.
- (16) Dla utrzymania efektywnej i uczciwej konkurencji, w przypadku gdy liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona, podmioty takie powinny być wybrane zgodnie z przejrzystą i bezstronną procedurą, zważywszy, że przy wyborze podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej należy dokonać uzgodnień z użytkownikami portów lotniczych przy wzięciu pod uwagę szczególnego zainteresowania jakością i ceną usług obsługi naziemnej, na które zgłaszają zapotrzebowanie.
- (17) Dlatego niezbędne jest zorganizowanie reprezentacji użytkowników portu lotniczego i konsultacja z nimi przy wyborze upoważnionych podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej poprzez ustanowienie komitetu składającego się z ich przedstawicieli.
- (18) W pewnych okolicznościach i w szczególnych warunkach możliwe jest, w związku z wyborem podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym, rozciągnięcie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych na inne porty lotnicze w tym samym regionie geograficznym zainteresowanych Państw Członkowskich.
- (19) Zarządzający portem lotniczym ma również możliwość świadczyć usługi obsługi naziemnej i swoimi decyzjami może poważnie wpływać na konkurencję między podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej; dlatego dla utrzymania uczciwej konkurencji istotne jest, aby porty lotnicze miały obowiązek prowadzenia oddzielnej rachunkowości w zakresie zarządzania ich infrastrukturą i działalnością regulacyjną z jednej strony, oraz w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej z drugiej strony.
- (20) Port lotniczy nie może subsydiować swojej działalności w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej z przychodów osiągniętych z tytułu prowadzonej działalności.
- (21) Te same wymagania dotyczące przejrzystości muszą obowiązywać w stosunku do wszystkich usługodawców zamierzających oferować usługi obsługi naziemnej strom trzecim.
- (22) Dla umożliwienia portom lotniczym wypełniania przez nie funkcji zarządzania infrastrukturą oraz dla zapewnienia bezpieczeństwa w pomieszczeniach portu lotniczego, jak również dla ochrony środowiska naturalnego i obowiązujących przepisów socjalnych, Państwa Członkowskie muszą mieć możliwość uzależnienia świadczenia usług obsługi naziemnej od ich zatwierdzenia przez te państwa; kryteria zatwierdzenia muszą być obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.
- (23) Z tych samych powodów Państwa Członkowskie muszą zachować prawo do ustanawiania i egzekwowania niezbędnych przepisów dla sprawnego funkcjonowania infrastruktury portu lotniczego; przepisy te muszą odnosić się do zamierzonego celu i nie mogą w praktyce ograniczać dostępu do rynku lub swobody wykonywania własnej obsługi naziemnej poniżej poziomu określonego w niniejszej dyrektywie; reguły te muszą być zgodne z zasadami obiektywizmu, przejrzystości i niedyskryminacji.
- (24) Państwa Członkowskie muszą utrzymać prawo do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej.
- (25) Upoważnione podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego upoważnieni do własnej obsługi naziemnej muszą mieć zagwarantowany dostęp do urządzeń portu lotniczego w zakresie, w jakim jest to niezbędne do korzystania ze swoich praw oraz dla utrzymania uczciwej i prawdziwej konkurencji; jednakże musi istnieć możliwość pobierania opłat za taki dostęp.
- (26) Jest uzasadnione, aby prawa określone w niniejszej dyrektywie obowiązywały podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej z państw trzecich oraz użytkowników portów lotniczych z państw trzecich, pod warunkiem ścisłej wzajemności; w przypadku niezachowania takiej wzajemności Państwa Członkowskie będą mogły zawiesić te prawa w odniesieniu do takich podmiotów i użytkowników.
- (27) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltaru, zawarte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii i Zjednoczonym Królestwem we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych obu państw, powinny wejść w życie.
- (28) Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na stosowanie przepisów Traktatu; w szczególności Komisja będzie nadal zapewniać przestrzeganie tych przepisów, wykorzystując, gdy to konieczne, wszelkie uprawnienia nadane jej przez art. 90 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ;

Artykuł 1

### Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do każdego portu lotniczego znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego, zgodnie z postanowieniami Traktatu, otwartego dla ruchu handlowego, w następujących okolicznościach:

a) przepisy art. 7 ust. 1 odnoszące się do kategorii usług obsługi naziemnej innych niż te określone w art. 7 ust. 2 stosuje się do każdego portu lotniczego, niezależnie od wielkości ruchu, od dnia 1 stycznia 1998 r.;

b) przepisy odnoszące się do kategorii usług obsługi naziemnej, określone w art. 7 ust. 2, stosuje się od dnia 1 stycznia 1998 r. do portów lotniczych, w których roczna wielkość ruchu wynosi nie mniej niż 1 000 000 pasażerów lub 25 000 ton ładunków;

c) przepisy odnoszące się do kategorii usług obsługi naziemnej, określone w art. 6, stosuje się od dnia 1 stycznia 1999 r. do portów lotniczych, w których:

— roczna wielkość ruchu jest nie mniejsza niż 3 000 000 pasażerów lub 75 000 ton ładunku, lub

— wielkość ruchu była nie mniejsza niż 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton ładunku w ciągu okresu sześciu miesięcy do dnia 1 kwietnia lub 1 października roku poprzedzającego.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1 przepisy niniejszej dyrektywy stosuje się od dnia 1 stycznia 2001 r. wobec każdego portu lotniczego znajdującego się na terytorium Państwa Członkowskiego, otwartego dla ruchu handlowego, w którym roczna wielkość ruchu jest nie mniejsza niż 2 000 000 pasażerów lub 50 000 ton ładunku.

3. W przypadku osiągnięcia przez port lotniczy jednego z progów wielkości ruchu towarowego, określonego w niniejszym artykule, bez osiągnięcia odpowiedniego progu ruchu pasażerskiego, przepisy niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do kategorii usług obsługi naziemnej, które odnoszą się wyłącznie do pasażerów.

4. Komisja opublikuje do celów informacyjnych w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* wykaz portów lotniczych, określony w niniejszym artykule. Wykaz ten będzie opublikowany w terminie trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy, a następnie corocznie.

Państwa Członkowskie, przed dniem 1 lipca każdego roku, przekażą Komisji dane potrzebne do sporządzenia takiego wykazu.

5. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego Gibraltar nie narusza odpowiednio pozycji prawnej Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa, w odniesieniu do sporu w zakresie zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

6. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego Gibraltar będzie wstrzymane do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Wielkiej Brytanii poinformują Radę o dacie wejścia tych porozumień w życie.

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „port lotniczy” oznacza każdy obszar lądowy specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, w tym urządzenia pomocnicze, których wymagają takie czynności, mając na uwadze wymogi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzenia potrzebne dla obsługi lotów handlowych;

b) „system portowy” oznacza dwa lub więcej portów lotniczych, zgrupowanych razem dla obsługi tego samego miasta lub konurbacji, jak określono w załączniku II rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych;

c) „organ zarządzający portem lotniczym” oznacza organ, który w powiązaniu z inną działalnością lub oddzielnie, zależnie od sytuacji, ma za zadanie, wynikające z prawa lub regulacji krajowych, administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego, a także koordynację i kontrolę działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym lub w danym systemie portu lotniczego;

d) „użytkownik portu lotniczego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty i/lub ładunków drogą powietrzną i/lub do danego portu lotniczego;

e) „obsługa naziemna” oznacza usługi świadczone użytkownikom portów lotniczych w portach lotniczych, określone w Załączniku;

f) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio prowadzi jedną lub więcej kategorii obsługi naziemnej dla własnych potrzeb i nie zawiera z osobą trzecią umowy na świadczenie takich usług; do celów niniejszej definicji – między użytkownikami portu, użytkownicy portu nie są osobami trzecimi, jeśli:

— jeden posiada udział większościowy w innym, lub

— pojedynczy podmiot posiada większość udziałów w każdym z nich;

g) „podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą osobom trzecim jedną lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej.

## Artykuł 3

### Organ zarządzający portem lotniczym

1. Jeżeli port lotniczy lub system portowy jest zarządzany i eksploatowany nie przez jednego zarządzającego, ale przez kilka oddzielnych organów, do celów niniejszej dyrektywy każdy z tych organów będzie uważany za część organu zarządzającego portu lotniczego.

2. Podobnie w przypadku, gdy ustanowiony jest tylko jeden organ zarządzający dla kilku portów lotniczych lub systemów portowych, każdy z tych portów lub systemów portowych jest do celów niniejszej dyrektywy uważany za oddzielny podmiot.

3. Jeśli organy zarządzające portów lotniczych podlegają nadzorowi lub kontroli władz państwowych, to władze te będą zobowiązane, w związku z obowiązkami prawnymi nałożonymi na nie, do zapewnienia stosowania niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 4

### Rozdzielenie księgowości

1. Jeżeli organ zarządzający portu lotniczego, użytkownik portu lub podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej świadczą usługi obsługi naziemnej, muszą oni bezwzględnie oddzielić księgowość dotyczącą działalności obsługi naziemnej od księgowości dotyczącej innej działalności, zgodnie z aktualną praktyką handlową.

2. Niezależny kontroler wyznaczony przez Państwa Członkowskie musi sprawdzić, czy przeprowadzone zostało rozdzielanie księgowości.

Kontroler ten sprawdzi również brak przepływów finansowych między działalnością organu zarządzającego jako władzy portu lotniczego a jego działalnością w zakresie obsługi naziemnej.

#### Artykuł 5

### Komitet Użytkowników Portu Lotniczego

1. Najpóźniej w terminie dwunastu miesięcy od wejścia niniejszej dyrektywy w życie Państwa Członkowskie zapewnią ustanowienie dla każdego z portów lotniczych Komitetu Przedstawicieli Użytkowników Portu Lotniczego lub organizacji reprezentujących tych użytkowników.

2. Wszyscy użytkownicy portu lotniczego mają prawo członkostwa w takim Komitecie lub, na ich życzenie, reprezentacji w nim przez organizację wyznaczoną do tego celu.

#### Artykuł 6

### Obsługa naziemna na rzecz osób trzecich

1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne działania, zgodnie z przepisami zawartymi w art. 1, w celu zapewnienia podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej swobodnego dostępu do rynku obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich.

Państwa Członkowskie mają prawo wymagać, aby podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej zostały ustanowione we Wspólnocie.

2. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć liczbę podmiotów upoważnionych do świadczenia następujących kategorii usług obsługi naziemnej:

- obsługa bagażu,
- obsługa ramp,
- zaopatrywanie w paliwa,
- obsługa ładunku i poczty w zakresie obsługi fizycznej ładunku i poczty przy przyjmowaniu, wydawaniu lub przekazywaniu między terminalem lotniczym a statkiem powietrznym. Nie mogą one jednak ograniczyć liczby operatorów tych usług poniżej dwóch dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej.

3. Ponadto od dnia 1 stycznia 2001 r. co najmniej jeden z upoważnionych operatorów usług obsługi naziemnej nie może być bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez:

- organ zarządzający portem lotniczym,
- użytkownika portu lotniczego przewożącego więcej niż 25 % pasażerów lub ładunków odnotowanych w porcie lotniczym w roku poprzedzającym rok, w którym dokonano wyboru operatorów,
- organ kontrolujący lub kontrolowany bezpośrednio lub pośrednio przez organ zarządzający lub takiego użytkownika.

Jednakże w dniu 1 lipca 2000 r. Państwo Członkowskie może wnioskować o przesunięcie daty wprowadzenia obowiązku zawartego w tym ustępie do dnia 31 grudnia 2002 r.

Komisja, przy pomocy Komitetu, określonego w art. 10, zbada taki wniosek i może, uwzględniając zmiany w sektorze, w szczególności w sytuacji portów lotniczych porównywalnych pod względem wielkości ruchu i charakteru, wyrazić na niego zgodę.

4. W przypadku gdy zgodnie z ust. 2 Państwa Członkowskie ograniczają liczbę upoważnionych podmiotów, nie mogą one utrudniać użytkownikom portu lotniczego, którym przydzielono część portu lotniczego, w odniesieniu do każdej kategorii usług obsługi naziemnej podlegającej ograniczeniu, rzeczywistego wyboru między co najmniej dwoma podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej, z zastrzeżeniem warunków określonych w ust. 2 i 3.

#### Artykuł 7

### Własna obsługa naziemna

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki, zgodnie z przepisami art. 1, dla zapewnienia swobody wykonywania własnej obsługi naziemnej.

2. Jednakże, dla następujących kategorii usług naziemnych:

- obsługa bagażu,
- obsługa ramp,

- zaopatrywanie w paliwa,
- obsługa ładunków i poczty w zakresie obsługi fizycznej ładunków i poczty przy przyjmowaniu, wydawaniu lub przekazywaniu między terminalem lotniczym a statkiem powietrznym. Państwa Członkowskie mogą zastrzec prawo do własnej obsługi naziemnej dla nie mniej niż dwóch użytkowników portu lotniczego, pod warunkiem że zostaną oni wybrani na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

#### Artykuł 8

##### Scentralizowana infrastruktura

1. Bez względu na stosowanie art. 6 i 7, Państwa Członkowskie mogą zastrzec dla organu zarządzającego portem lotniczym lub dla innego organu zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą wykorzystywaną do świadczenia usług obsługi naziemnej, których złożoność lub koszt wpływu na środowisko naturalne nie pozwala na podział lub podwojenie, to jest takich, jak sortowanie bagażu, odladzanie, uzdatnianie wody oraz systemy dystrybucji paliwa. Mogą oni zobowiązać operatorów usług naziemnych i wykonujących własną obsługę naziemną do korzystania z tej infrastruktury.

2. Państwa Członkowskie zapewnią, aby zarządzanie tą infrastrukturą było przejrzyste, obiektywne i niedyskryminujące, w szczególności nie powinno ograniczać dostępu dla operatorów usług obsługi naziemnej lub wykonujących obsługę własną w ramach ograniczeń przewidzianych niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 9

##### Odstępstwa

1. W przypadku gdy w porcie lotniczym szczególne przeszkody w zakresie powierzchni lub przepustowości, wynikające w szczególności z zatłoczenia i wskaźnika wykorzystania powierzchni, uniemożliwiają otwarcie rynku i/lub wprowadzenie własnej obsługi w stopniu przewidzianym w niniejszej dyrektywie, zainteresowane Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o:

- a) ograniczeniu liczby podmiotów dla jednej lub większej ilości kategorii usług obsługi naziemnej innych niż te określone w art. 6 ust. 2 w całym lub w części portu lotniczego; w tym wypadku stosuje się przepisy art. 6 ust. 2 i 3;
- b) zastrzeżeniu dla jednego podmiotu jednej lub większej ilości kategorii usług naziemnych, określonych w art. 6 ust. 2;
- c) ograniczeniu obsługi własnej dla ograniczonej liczby użytkowników portu lotniczego w zakresie kategorii usług obsługi naziemnej innych niż wymienione w art. 7 ust. 2, pod warunkiem że użytkownicy ci są wybrani na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów;
- d) zakazie obsługi własnej lub o jej zastrzeżeniu dla pojedynczego użytkownika portu lotniczego w zakresie kategorii usług obsługi naziemnej określonych w art. 7 ust. 2.

2. Wszystkie odstępstwa przyjęte na mocy ust. 1 muszą:

- a) określać kategorię lub kategorie usług obsługi naziemnej, dla których obowiązuje wyłączenie oraz konkretne ograniczenia w dostępności powierzchni lub przepustowości, które to uzasadniają;
- b) zawierać plan właściwych środków dla przewyżczenia tych ograniczeń.

Ponadto wyłączenia nie mogą:

- i) rażąco naruszać przepisów niniejszej dyrektywy;
- ii) w sposób nieuzasadniony powodować ograniczenia konkurencji między podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej i/lub użytkownikami portu lotniczego wykonującymi obsługę własną;
- iii) być rozszerzane poza niezbędny zakres.

3. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję, nie później niż trzy miesiące przed wejściem tych odstępstw w życie, o odstępstwach udzielonych na podstawie ust. 1 oraz o powodach uzasadniających ich przyjęcie.

Komisja publikuje streszczenie decyzji, o których została poinformowana, w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* i prosi zainteresowane strony o przedłożenie ich opinii.

4. Komisja dokładnie bada decyzje o odstępstwach przedstawione przez Państwa Członkowskie. W tym celu Komisja prowadzi szczegółową analizę sytuacji oraz badanie właściwych środków przedstawionych przez Państwo Członkowskie pod kątem stwierdzenia istnienia domniemyanych ograniczeń oraz niemożliwości otwarcia rynku i/lub wprowadzenia obsługi własnej w stopniu przewidzianym w niniejszej dyrektywie.

5. W uzupełnieniu do badania i po konsultacji z zainteresowanym Państwem Członkowskim Komisja może zatwierdzić lub zakwestionować decyzję Państwa Członkowskiego, jeśli uzna, że nie zaistniały ograniczenia lub nie są one tak poważne, aby uzasadniały to wprowadzenie odstępstw. Po konsultacji z zainteresowanym Państwem Członkowskim Komisja może także zażądać od zainteresowanego Państwa Członkowskiego zmiany zakresu odstępstwa lub ograniczyć te odstępstwa do tych części portu lotniczego lub systemu portowego, w których stwierdzono istnienie ograniczeń.

Decyzja Komisji zostanie podjęta nie później niż trzy miesiące po powiadomieniu przez Państwo Członkowskie i zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

6. Odstępstwa udzielane przez Państwo Członkowskie na mocy ust. 1 nie mogą być udzielone na dłużej niż trzy lata, z wyjątkiem odstępstw udzielanych na podstawie ust. 1 lit. b). Nie później niż trzy miesiące przed końcem tego okresu Państwo Członkowskie musi podjąć nową decyzję dotyczącą wniosku o odstąpienie, która będzie również podlegać procedurze określonej w niniejszym artykule.

Odstępstwa udzielone na podstawie ust. 1 lit. b) nie powinny obowiązywać dłużej niż dwa lata. Jednakże Państwo Członkowskie na podstawie przepisów ust. 1 może wnioskować o przedłużenie tego okresu jednorazowo na okres dwóch lat. Komisja w porozumieniu z Komitetem, określonym w art. 10, podejmie decyzję w sprawie wniosku.

#### Artykuł 10

##### Komitet Doradczy

1. Komisja wspierana jest przez Komitet Doradczy składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, na czele którego stoi przedstawiciel Komisji.
2. Komitet doradza Komisji w zakresie stosowania art. 9.
3. Komisja może ponadto konsultować z Komitetem każdą inną sprawę dotyczącą stosowania niniejszej dyrektywy.
4. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

#### Artykuł 11

##### Wybór podmiotów świadczących usługi

1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu ustanowienia procedury selekcyjnej podmiotów upoważnionych do świadczenia usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym, w którym ich liczba jest ograniczona w przypadkach określonych w art. 6 ust. 2 lub art. 9. Procedura ta musi być zgodna z następującymi zasadami:

- a) w przypadkach gdy Państwa Członkowskie wymagają ustanowienia warunków standardowych lub specyfikacji technicznej, które muszą spełnić podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, warunki te lub specyfikacje ustanawiane są po konsultacjach z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego. Kryteria wyboru określone w standardowych warunkach lub specyfikacji technicznej muszą być właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.

Po powiadomieniu Komisji zainteresowane Państwo Członkowskie może włączyć do warunków standardowych lub specyfikacji technicznej, których muszą przestrzegać podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do portów lotniczych obsługujących regiony peryferyjne lub rozwijające się, stanowiące część terytorium tego Państwa Członkowskiego, które nie mają znaczenia handlowego, ale które posiadają istotne znaczenie dla tego zainteresowanego Państwa Członkowskiego;

- b) zaproszenie do składania ofert musi być ogłoszone i opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, tak aby każdy zainteresowany podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej może na nie odpowiedzieć;
- c) podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej są wybierane:
  - i) po konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego przez organ zarządzający portu lotniczego, pod warunkiem że ten ostatni:
    - nie świadczy podobnych usług obsługi naziemnej, oraz
    - nie ma bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad podmiotem świadczącym takie usługi, oraz
    - nie posiada udziałów w żadnym takim podmiocie;
  - ii) we wszystkich innych przypadkach przez właściwe władze Państw Członkowskich, które są niezależne od organu zarządzającego zainteresowanym portem lotniczym, po konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego i z takim organem zarządzającym;
- d) podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej są wybierane na maksymalny okres 7 lat;
- e) w przypadku gdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej zaprzestanie działalności przed zakończeniem okresu, na który został wybrany, zostanie on zastąpiony według tej samej procedury.

2. W przypadku gdy liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona zgodnie z art. 6 ust. 2 lub art. 9, organ zarządzający portu lotniczego może sam świadczyć usługi obsługi naziemnej bez konieczności przeprowadzenia procedury określonej w ust. 1. Podobnie, może on, bez poddawania się tej procedurze, upoważnić podmiot do świadczenia usług obsługi naziemnej w takim porcie lotniczym:

— jeżeli kontroluje on taki podmiot bezpośrednio lub pośrednio, lub

— jeżeli podmiot ten kontroluje bezpośrednio lub pośrednio organ zarządzający.

3. Organ zarządzający portu lotniczego informuje Komitet Użytkowników Portu Lotniczego o decyzji podjętej na podstawie niniejszego artykułu.

#### Artykuł 12

##### Porty lotnicze na wyspach

W kontekście wyboru podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym, zgodnie z art. 11, Państwo Członkowskie może rozszerzyć zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych na inne porty lotnicze w tym Państwie Członkowskim, pod warunkiem że:

— takie porty lotnicze są usytuowane na wyspach położonych w tym samym regionie geograficznym, oraz

— wielkość ruchu w każdym z tych portów lotniczych jest nie mniejsza niż 100 000 pasażerów rocznie, oraz

— każde takie rozszerzenie jest zatwierdzone przez Komisję w porozumieniu z Komitetem, określonym w art. 10.

### Artykuł 13

#### Procedura konsultacyjna

Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za to, aby ustanowiona została procedura konsultacji odnoszących się do stosowania niniejszej dyrektywy między organem zarządzającym portu lotniczego, Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego oraz podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej. Konsultacje te dotyczą, między innymi, ceny tych usług obsługi naziemnej, dla których zostało udzielone odstępstwo zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. b) oraz organizacji świadczenia tych usług. Konsultacje te są organizowane przynajmniej raz w roku.

### Artykuł 14

#### Zatwierdzenie

1. Państwa Członkowskie mogą uzależniać działalność w zakresie obsługi naziemnej podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej lub użytkownika wykonującego własną obsługę naziemną od uzyskania zgody władz państwowych niezależnych od organu zarządzającego portu lotniczego.

Kryteria takiego zatwierdzenia muszą odnosić się do odpowiedniej sytuacji finansowej i odpowiedniego poziomu ubezpieczenia, do bezpieczeństwa i ochrony urządzeń, statków powietrznych wyposażenia oraz osób, a także do ochrony środowiska naturalnego oraz przestrzegania odnośnych przepisów społecznych.

Niniejsze kryteria muszą być zgodne z następującymi zasadami:

- a) muszą być zastosowane w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do różnych podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej i do użytkowników portu lotniczego;
- b) muszą odnosić się do zamierzonego celu;
- c) nie mogą one, w praktyce, ograniczać dostępu do rynku lub swobody w wykonywaniu własnej obsługi do poziomu niższego niż określony w niniejszej dyrektywie.

Kryteria te są ogłaszane, a podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę są z wyprzedzeniem informowani o procedurze uzyskiwania zatwierdzenia.

2. Zatwierdzenie może być zawieszono lub cofnięte jedynie wtedy, gdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę nie przestrzega, z własnej winy, kryteriów określonych w ust. 1.

Zainteresowany podmiot lub użytkownik oraz organ zarządzający portu lotniczego muszą być powiadomieni o przyczynach zawieszenia lub cofnięcia.

### Artykuł 15

#### Zasady prowadzenia działalności

Państwo Członkowskie może, gdzie sytuacja tego wymaga, na podstawie propozycji organu zarządzającego portu lotniczego:

- zakazać podmiotowi świadczącemu usługi obsługi naziemnej lub użytkownikowi portu lotniczego świadczenia usług obsługi naziemnych lub wykonywania obsługi własnej, jeśli taki podmiot lub użytkownik nie przestrzega obowiązujących go zasad, mających na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania portu lotniczego.

Reguły te muszą być zgodne z następującymi zasadami:

- a) muszą one być stosowane w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do różnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego;
  - b) muszą odnosić się do zamierzonego celu;
  - c) nie mogą one, w praktyce, ograniczać dostępu do rynku lub swobody w wykonywaniu obsługi własnej do poziomu poniżej przewidzianego w niniejszej dyrektywie;
- w szczególności wymaga się od podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym, aby uczestniczyli w sposób uczciwy i niedyskryminujący w wykonywaniu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w krajowych przepisach ustawodawczych lub wykonawczych, w tym w obowiązku zapewnienia ciągłości obsługi.

### Artykuł 16

#### Dostęp do urządzeń

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki dla zapewnienia podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej oraz użytkownikom portu lotniczego zamierzającym wykonywać obsługę własną dostępu do urządzeń portu lotniczego w zakresie niezbędnym dla prowadzenia działalności. Jeśli organ zarządzający portu lotniczego lub, gdzie sytuacja tego wymaga, organ państwowe lub inny organ kontrolujący określają warunki dostępu, muszą być one właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.

2. W zakresie niezbędnym dla wykonywania swoich praw oraz dla zapewnienia efektywnej i uczciwej konkurencji powierzchnia dostępna dla wykonywania obsługi naziemnych w porcie lotniczym musi być podzielona na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad i kryteriów między różne podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej i użytkowników wykonujących obsługę własną, w tym nowych podmiotów w tej dziedzinie.

3. W przypadku gdy dostęp do urządzeń portowych uzasadnia pobieranie opłat, opłaty takie są ustalane na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

### Artykuł 17

#### Bezpieczeństwo i ochrona

Przepisy niniejszej dyrektywy w żaden sposób nie naruszają praw i obowiązków Państw Członkowskich w zakresie porządku publicznego, bezpieczeństwa oraz ochrony w portach lotniczych.

## Artykuł 18

**Ochrona socjalna i ochrona środowiska**

Bez uszczerbku dla stosowania niniejszej dyrektywy oraz z zastrzeżeniem innych przepisów prawa Wspólnoty Państwa Członkowskie mogą podjąć niezbędne środki dla zapewnienia ochrony praw pracowników i poszanowania środowiska naturalnego.

## Artykuł 19

**Zgodność z przepisami krajowymi**

Od podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym znajdującym się w Państwie Członkowskim wymaga się działania zgodnie z przepisami prawa krajowego, które zgodne są z prawem wspólnotowym.

## Artykuł 20

**Wzajemność**

1. Bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych Wspólnoty w każdym przypadku, gdy okaże się, że państwo trzecie w odniesieniu do dostępu do rynku obsługi naziemnej lub wykonywania obsługi własnej:

- a) nie traktuje *de jure* lub *de facto* podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę własną, pochodzących z Państwa Członkowskiego, w sposób porównywalny do tego, w jaki Państwo Członkowskie traktuje podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę własną, pochodzących z tego kraju; albo
- b) nie stosuje *de jure* lub *de facto* zasady traktowania narodowego wobec podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej oraz użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę własną pochodzących z Państwa Członkowskiego; albo
- c) traktuje w sposób bardziej uprzywilejowany podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonującym obsługę własną, pochodzących z innych państw trzecich, niż podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących obsługę własną, pochodzące z Państwa Członkowskiego;

Państwo Członkowskie może całkowicie lub częściowo zawiesić zobowiązania wynikające z niniejszej dyrektywy w stosunku do podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego pochodzących z tego państwa trzeciego, zgodnie z prawem wspólnotowym.

2. Zainteresowane Państwo Członkowskie będzie informować Komisję o każdym cofnięciu lub zawieszeniu praw lub zobowiązań.

## Artykuł 21

**Prawo do odwołania**

Państwa Członkowskie lub, gdzie sytuacja tego wymaga, odpowiedzialne organy zarządzające portami lotniczymi zapewniają,

aby każda uprawniona strona miała prawo odwołania się od decyzji lub indywidualnych działań podjętych zgodnie z art. 7 ust. 2 i art. 11–16.

Musi istnieć możliwość wniesienia odwołania do sądu krajowego lub organu państwowego innego niż organ zarządzający zainteresowanym portem lotniczym, w miarę możliwości niezależnego od organu państwowego kontrolującego ten port lotniczy.

## Artykuł 22

**Sprawozdania informacyjne i zmiany**

Państwa Członkowskie przekazują Komisji informacje przez nią wymagane dla przygotowania sprawozdania o stosowaniu niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie, wraz z propozycjami zmian dyrektywy, będzie przygotowane nie później niż do dnia 31 grudnia 2001 r.

## Artykuł 23

**Wykonanie dyrektywy**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne dla przestrzegania niniejszej dyrektywy nie później niż w ciągu jednego roku od daty jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wymienione środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjmowanych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

## Artykuł 24

**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia od daty opublikowania jej w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

## Artykuł 25

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 15 października 1996 r.

W imieniu Rady

B. HOWLIN

Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

## WYKAZ USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

1. Administracja naziemna i nadzór obejmują:
  - 1.1. reprezentację i kontakty z władzami lokalnymi lub innymi instytucjami, regulowanie płatności w imieniu użytkownika portu lotniczego oraz zapewnienie pomieszczeń biurowych dla jego przedstawicieli;
  - 1.2. kontrolę ładunku, przyjmowanie wiadomości i telekomunikację;
  - 1.3. obsługę, przechowywanie i administrację urządzeń ładunkowych;
  - 1.4. inne czynności nadzoru przed, w czasie i po zakończeniu lotu oraz inne czynności administracyjne na żądanie użytkownika portu.
2. Obsługa naziemna pasażerów obejmuje wszelką pomoc świadczoną pasażerom przylatującym, odlatującym, przesiadającym się, w tym sprawdzanie biletów i dokumentów podróży, rejestrowanie bagażu i przemieszczanie go do sortowni.
3. Obsługa bagażu obejmuje obsługę naziemną bagażu na terenie sortowni, jego sortowanie, przygotowywanie go do odlotu, załadowywanie i wyładowywanie z urządzeń służących do przemieszczania go ze statku powietrznego do sortowni i w drugą stronę, jak również transport bagażu z sortowni na teren odbioru bagażu.
4. Obsługa ładunków i poczty obejmuje:
  - 4.1. w zakresie ładunków: fizyczną obsługę wywozu, transferu i przywozu, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów, procedur celnych i stosowania procedury bezpieczeństwa, uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności;
  - 4.2. w zakresie poczty: fizyczną obsługę poczty przylatującej lub odlatującej, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów i stosowanie procedury w zakresie bezpieczeństwa, uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.
5. Obsługa ramp obejmuje:
  - 5.1. ustawianie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem (\*);
  - 5.2. pomoc w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń (\*);
  - 5.3. łączność między statkiem powietrznym i podmiotem świadczącym usługi w części lotniczej portu lotniczego (\*);
  - 5.4. załadunek i rozładunek statku powietrznego, w tym zapewnienie i obsługę odpowiednich urządzeń, jak również transport załogi i pasażerów między statkiem powietrznym i terminalem, transport bagażu między statkiem powietrznym i terminalem;
  - 5.5. dostarczenie i obsługę właściwych urządzeń do uruchamiania silników;
  - 5.6. holowanie statku powietrznego przy starcie i lądowaniu, jak również zapewnienie urządzeń odpowiednich do tego celu;
  - 5.7. transport do statku powietrznego, załadowanie na statek powietrzny i wyładowanie ze statku powietrznego żywności i napojów.
6. Obsługa statku powietrznego obejmuje:
  - 6.1. mycie statku powietrznego na zewnątrz i wewnątrz, mycie toalet i zaopatrywanie w wodę;
  - 6.2. chłodzenie i ogrzewanie kabiny, usuwanie śniegu i lodu, odladzanie statku powietrznego;
  - 6.3. ponowne przygotowanie kabiny przy użyciu odpowiedniego sprzętu, przechowywanie takiego sprzętu.
7. Obsługa w zakresie tankowania paliwa obejmuje:
  - 7.1. organizację i wykonywanie czynności tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa;
  - 7.2. neutralizację resztek materiałów napędowych.
8. Utrzymanie statku powietrznego obejmuje:
  - 8.1. rutynowe czynności dokonywane przed lotem;
  - 8.2. nierutynowe czynności wykonywane na żądanie użytkownika portu lotniczego;
  - 8.3. obsługę administracyjną oraz dostarczanie części zapasowych i odpowiedniego sprzętu;
  - 8.4. występowanie o rezerwację lub rezerwowanie odpowiedniego miejsca do parkowania lub hangaru.

(\*) O ile usługi te nie są świadczone przez służbę ruchu lotniczego.

9. Obsługa lotu i czynności administracyjne związane z załogą obejmują:
    - 9.1. przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu;
    - 9.2. pomoc związaną z lotem, w tym redyspozycję, jeżeli będzie to potrzebne;
    - 9.3. czynności po wykonaniu lotu;
    - 9.4. czynności administracyjne związane z załogą.
  10. Transport naziemny obejmuje:
    - 10.1. organizację i realizację przewozu załogi, pasażerów, bagażu, ładunków i poczty między różnymi terminalami w tym samym porcie lotniczym, z wyłączeniem jednak przewozu między statkiem powietrznym i innym punktem znajdującym się w granicach tego samego portu lotniczego;
    - 10.2. każdy specjalny transport wykonywany na żądanie użytkownika portu lotniczego.
  11. Obsługa w zakresie *catering* obejmuje:
    - 11.1. utrzymywanie kontaktów z dostawcami i zarządzanie administracyjne;
    - 11.2. przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania;
    - 11.3. czyszczenie tego sprzętu;
    - 11.4. przygotowanie i dostawę sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).
-