

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- uwzględniając opinię Europejskiego Banku Centralnego z dnia 25 stycznia 2012 <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 stycznia 2012 <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając zobowiązanie przedstawiciela Rady, przekazane pismem z dnia 27 marca 2013 r., do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu Europejskiego, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu PE,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Gospodarczej i Monetarnej (A7-0171/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeżeli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

## P7\_TC1-COD(2011)0202

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 16 kwietnia 2013 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2013 w sprawie wymogów ostrożnościowych dla instytucji kredytowych i firm inwestycyjnych, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 648/2012**

*(Jako że pomiędzy Parlamentem i Radą osiągnięte zostało porozumienie, stanowisko Parlamentu odpowiada ostatecznej wersji aktu prawnego, rozporządzenia (UE) nr 575/2013.)*

---

P7\_TA(2013)0116

## Usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii \*\*\*I

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2013 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

(2016/C 045/30)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0824),
- uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C7-0457/2011),
- uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez luksemburską Izbę Deputowanych, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r. <sup>(1)</sup>,

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 105 z 11.4.2012, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 68, 6.3.2012, s. 39.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 19 lipca 2012 r. <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych i Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A7-0364/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

### P7\_TC1-COD(2011)0397

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 16 kwietnia 2013 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2013 w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty <sup>(4)</sup> przewiduje stopniowe otwarcie rynku usług obsługi naziemnej.
- (2) Porty lotnicze i usługi obsługi naziemnej są niezbędne do właściwego funkcjonowania **i bezpieczeństwa** transportu lotniczego i stanowią kluczową funkcję w łańcuchu transportu lotniczego. Usługi obsługi naziemnej obejmują wszystkie czynności naziemne związane z lotnictwem wykonywane w portach lotniczych na rzecz poszczególnych przewoźników lotniczych. **[Popr. 244]**
- (3) W deklaracji przyjętej na Szczycie Lotniczym w Brugii w październiku 2010 r. uznano konieczność zreformowania przepisów unijnych w celu zwiększenia konkurencyjności każdego ogniwa w łańcuchu transportu lotniczego (tj. portów lotniczych, przewoźników i innych operatorów usług).
- (4) W białej księdze: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu <sup>(5)</sup> stwierdzono, że lepszy dostęp do rynku i wysoka jakość usług w portach lotniczych są niezbędne do zapewnienia obywatelom odpowiedniej jakości życia oraz do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru transportu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 111.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 111.

<sup>(4)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2013 r.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

<sup>(6)</sup> COM(2011)0144

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- (5) Oczekuje się, że dalsze stopniowe otwieranie rynku usług obsługi naziemnej i wprowadzenie ujednoczonych wymogów dotyczących świadczenia usług obsługi naziemnej zwiększy wydajność i poprawi ogólną jakość usług obsługi naziemnej zarówno dla przewoźników lotniczych, jak i dla pasażerów i spedytorów. Powinno to spowodować poprawę ogólnej jakości funkcjonowania portów lotniczych.
- (6) Biorąc pod uwagę nowe potrzeby w zakresie minimalnych, zharmonizowanych norm jakości w portach lotniczych w celu wprowadzenia podejścia „od drzwi do drzwi” w ramach wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz potrzeby w zakresie dalszej harmonizacji w celu pełnego wykorzystania korzyści płynących ze stopniowego otwierania rynku usług obsługi naziemnej pod względem poprawy jakości i wydajności usług obsługi naziemnej, dyrektywę 96/67/WE należy zastąpić rozporządzeniem.
- (7) Swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej jest zgodny z efektywną eksploatacją portów lotniczych Unii pod warunkiem zastosowania odpowiednich zabezpieczeń. Swobodny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej powinien być wprowadzany stopniowo i dostosowywany do wymogów tego sektora.
- (7a) **W związku z tym, że swobodny dostęp do rynku jest normą w unijnej polityce transportowej, całkowita liberalizacja rynku usług obsługi naziemnej powinna być ostatecznym celem.** [Popr. 245]
- (8) Stopniowe otwieranie rynku na mocy dyrektywy 96/67/WE przyniosło już pozytywne skutki pod względem lepszej wydajności i jakości. Należy zatem kontynuować stopniowe otwieranie rynku.
- (9) Każdy użytkownik portu lotniczego powinien mieć prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej. Jednocześnie należy utrzymać jednoznaczną i ograniczoną definicję własnej obsługi naziemnej, aby uniknąć nadużyć i negatywnych skutków dla rynku obsługi wykonywanej przez osoby trzecie.
- (10) Dla niektórych kategorii usług obsługi naziemnej dostęp do rynku może napotkać ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni. Dlatego powinna istnieć możliwość ograniczenia liczby upoważnionych operatorów takich usług obsługi naziemnej. **Możliwy powinien być różny poziom tych ograniczeń dla poszczególnych terminali na terenie tego samego portu lotniczego, pod warunkiem, że ograniczenia te są zastosowane w sposób niedyskryminacyjny, nie prowadzą do zakłócenia konkurencji i są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia, a minimalna liczba operatorów w każdym w każdym terminalu pozostaje taka sama.** [Popr. 246]
- (11) W niektórych przypadkach ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, przepustowości i dostępności powierzchni mogą uzasadniać **dalsze tymczasowe** ograniczenia w dostępie do rynku lub w wykonywaniu własnej obsługi naziemnej, pod warunkiem że ograniczenia te są właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny być uprawnione do wnioskowania o odstępstwo od przepisów niniejszego rozporządzenia. [Popr. 247]
- (12) Celem tych odstępstw powinno być umożliwienie władzom portów lotniczych pokonania lub przynajmniej zmniejszenia wspomnianych ograniczeń. Odstępstwa te powinny być zatwierdzone przez Komisję.
- (13) Aby utrzymać efektywną i uczciwą konkurencję w przypadku, gdy liczba operatorów usług obsługi naziemnej jest ograniczona, podmioty takie muszą być wybierane zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą przetargową. Należy określić szczegóły takiej procedury.
- (13a) **Wszyscy operatorzy usług obsługi naziemnej, użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną oraz podwykonawcy prowadzący działalność w porcie lotniczym powinni stosować odpowiednie wzorcowe układy zbiorowe oraz przepisy krajowe danego państwa członkowskiego, aby umożliwić uczciwą konkurencję w zakresie jakości i wydajności pomiędzy operatorami usług obsługi naziemnej.** [Popr. 248]
- (14) **Biorąc pod uwagę konieczność uwzględnienia potrzeb użytkowników portów lotniczych,** przy wyborze operatorów usług obsługi naziemnej należy zasięgnąć opinii użytkowników portów lotniczych, ponieważ są oni szczególnie zainteresowani jakością i ceną usług obsługi naziemnej. [Popr. 249]
- (15) Niezbędne jest zatem zorganizowanie przedstawicielstwa użytkowników portu lotniczego i konsultacja z nimi, w szczególności przy wyborze upoważnionych operatorów usług obsługi naziemnej.
- (16) W kontekście wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym w pewnych okolicznościach i szczególnych warunkach powinna istnieć możliwość rozszerzenia obowiązku użyteczności publicznej na inne porty lotnicze w tym samym regionie geograficznym danego państwa członkowskiego.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- (17) Niejasnym pozostaje ~~Należy wyjaśnić~~, czy państwa członkowskie mogą wymagać przejęcia personelu przy zmianie operatora usług obsługi naziemnej o ograniczonym dostępie **w świetle art. 6 ust. 2.** Przerwanie ciągłości zatrudnienia może mieć szkodliwy wpływ na jakość usług obsługi naziemnej. Dlatego należy wyjaśnić zasady przejmowania pracowników w szerszym zakresie niż wynikałoby ze stosowania dyrektywy Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów <sup>(1)</sup> w taki sposób, aby umożliwić państwom członkowskim zapewnienie właściwych warunków zatrudnienia i pracy. [Popr. 250]
- (17a) **Podniesienie jakości usług obsługi naziemnej powinno być ostatecznym celem. Należy to osiągnąć bez zwiększania obciążenia administracyjnego dla przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej. W związku z tym ważne jest, aby zezwolić przedsiębiorstwom na decydowanie o ich własnych praktykach w zakresie ogólnego prowadzenia działalności i stosowanej polityce w zakresie zasobów ludzkich.** [Popr. 251]
- (18) Aby zapewnić prawidłowe i sprawne funkcjonowanie operacji transportu lotniczego w portach lotniczych, zagwarantować bezpieczeństwo i ochronę na terenie portów lotniczych, chronić środowisko oraz zgodność z obowiązującymi przepisami i zasadami socjalnymi, świadczenie usług obsługi naziemnej powinno podlegać odpowiedniemu zatwierdzeniu. Biorąc pod uwagę, że w większości państw członkowskich istnieją obecnie systemy zatwierdzania świadczenia usług obsługi naziemnej, ale znacząco się między sobą różnią, należy wprowadzić ujednolicony system zatwierdzania.
- (19) Aby zagwarantować, że wszyscy operatorzy usług i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną **spełniają co najmniej wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz** posiadają wystarczającą solidność ekonomiczną, dobrą renomę, wystarczający zakres ubezpieczeń ~~oraz odpowiednią i~~ wiedzę na temat obsługi naziemnej i środowiska portu lotniczego, ~~oraz~~, **a także** aby zapewnić równe szanse, zatwierdzenie należy wydawać pod warunkiem spełnienia minimalnych wymogów. **Te minimalne wymogi nie mogą w żaden sposób ograniczać dalszego otwierania rynku.** [Popr. 252 i 253]
- (20) Swobodny dostęp do scentralizowanej infrastruktury portu lotniczego oraz jednoznaczne ramy prawne do celów definiowania scentralizowanej infrastruktury są niezbędne do skutecznego świadczenia usług obsługi naziemnej. Powinna jednak istnieć możliwość pobierania opłat z tytułu scentralizowanej infrastruktury.
- (21) Opłaty powinny być niedyskryminacyjne, a ich obliczanie przejrzyste. Opłaty nie powinny przekraczać kwot niezbędnych do pokrycia kosztów udostępniania scentralizowanej infrastruktury włącznie z odpowiednią stopą zwrotu z aktywów.
- (22) Zarządzający portem lotniczym lub inny podmiot ~~disponujący~~ **zarządzający** scentralizowaną infrastrukturą danego portu lotniczego powinien ~~regularnie zasięgać~~ **mieć obowiązek regularnego zasięgnięcia** opinii użytkowników portu lotniczego w sprawie określenia infrastruktury i poziomu opłat. [Popr. 254]
- (23) Zarządzający portem lotniczym może również sam świadczyć usług obsługi naziemnej. Ponieważ jednocześnie, poprzez swoje decyzje, zarządzający portem lotniczym może wywierać znaczący wpływ na konkurencję między operatorami usług obsługi naziemnej, porty lotnicze powinny być zobowiązane do utrzymywania **ściśle odrębnych zestawień rachunkowych dotyczących** swoich usług obsługi naziemnej ~~w ramach podmiotu stanowiącego oddzielny podmiot prawny w stosunku do podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie z jednej strony i dotyczących zarządzania infrastrukturą z drugiej strony.~~ [Popr. 255]
- (24) Aby umożliwić portom lotniczym wypełnianie ich funkcji w zakresie zarządzania infrastrukturą, zagwarantować bezpieczeństwo i ochronę na terenie portów lotniczych oraz zapewnić odporność usług obsługi naziemnej także w sytuacjach kryzysowych, zarządzający portem lotniczym powinien być odpowiedzialny za odpowiednią koordynację czynności w zakresie obsługi naziemnej w porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym powinien składać sprawozdania dotyczące koordynacji obsługi naziemnej w porcie lotniczym organowi ds. oceny skuteczności działania w ramach Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żelugli Powietrznej (Eurocontrol) w celu skonsolidowanej optymalizacji.
- (24a) **Jeżeli zarządzający portem lotniczym sam świadczy usługi obsługi naziemnej lub bezpośrednio lub pośrednio kontroluje przedsiębiorstwo świadczące takie usługi, niezależny organ nadzorczy powinien monitorować odpowiednią koordynację usług obsługi naziemnej w celu zapewnienia równego traktowania.** [Popr. 256]
- (25) Zarządzający portem lotniczym, organ publiczny lub inny organ sprawujący kontrolę nad portem lotniczym powinien również mieć uprawnienia do ustanawiania zasad niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury portów lotniczych.

(1) Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- (26) Konieczne jest określenie obowiązkowych minimalnych norm jakości, jakie muszą być spełnione przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną w celu zapewnienia ogólnej jakości usług i równych szans dla operatorów.
- (26a) *W celu zagwarantowania właściwego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich portach lotniczych wymogi w zakresie minimalnych norm bezpieczeństwa przy świadczeniu usług obsługi naziemnej powinny być zgodne z zasadami dotyczącymi bezpieczeństwa i systemów zarządzania, określonymi we właściwych przepisach Unii. [Popr. 257]*
- (27) Aby usprawnić funkcjonowanie całego łańcucha transportu lotniczego i wprowadzić podejście „od drzwi do drzwi”, operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną powinni składać Komisji sprawozdania z wyników swojej działalności.
- (28) W sektorze tak pracochłonnym, jak obsługa naziemna, stały rozwój pracowników i ich szkolenie mają duży wpływ na jakość usług. ~~Należy zatem~~ **oraz na bezpieczeństwo operacji. Właściwa instytucja unijna we współpracy z właściwymi organami w państwach członkowskich, operatorami portów lotniczych i partnerami społecznymi powinna ustanowić ambitne normy minimalne wymogi w zakresie szkoleń, aby zapewnić odpowiednią najwyższą jakość edukacji i szkoleń pracowników w sektorze obsługi naziemnej. Normy te powinny być regularnie aktualizowane i rozwijane, aby przyczyniały się do jakości działań pod względem niezawodności, odporności, bezpieczeństwa i ochrony oraz aby stworzyć równe szanse dla operatorów. Dopóki dane lotnisko nie spełni wymaganych norm, następuje zawieszenie, wycofanie lub odmówienie zatwierdzenia uprawnień odnośnych operatorów usług do czasu ponownego osiągnięcia wymaganego poziomu usług. Dodatkowe szkolenie specyficzne dla danego lotniska powinno trwać co najmniej pięć dni.** [Popr. 258]
- (29) Podwykonawstwo zwiększa elastyczność operatorów usług obsługi naziemnej. Niemniej jednak podwykonawstwo i podwykonawstwo kaskadowe mogą również prowadzić do ograniczeń przepustowości i wpływać negatywnie na bezpieczeństwo i ochronę. Dlatego należy ograniczyć podwykonawstwo i wyjaśnić zasady regulujące podwykonawstwo.
- (30) Prawa określone w niniejszym rozporządzeniu należy stosować do operatorów usług obsługi naziemnej z państw trzecich oraz użytkowników portów lotniczych z państw trzecich wykonujących własną obsługę naziemną jedynie pod warunkiem ścisłej wzajemności. W przypadku niezachowania takiej wzajemności Komisja powinna mieć możliwość podjęcia decyzji, że dane państwo lub państwa członkowskie powinny zawiesić te prawa w odniesieniu do takich operatorów lub użytkowników.
- (31) Państwa członkowskie powinny ~~zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu~~ **dbać o to, by personel przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej korzystał z odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej oraz godziwych warunków pracy, również w przypadku podwykonawstwa i w kontekście umów o usługę; jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego stwierdzą brak odpowiedniej ochrony lub że dochodzi do naruszeń, powinna istnieć możliwość zawieszenia, wycofania lub odmówienia zatwierdzenia uprawnień operatorów odnośnych usług do czasu ponownego osiągnięcia wymaganego poziomu usług.** [Popr. 259]
- (31a) *Z uwagi na to, że osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej często doświadczają nieuzasadnionej dyskryminacji, kiedy zgłaszają swoje problemy oraz kiedy rozpatruje się ich skargi i udziela im pomocy, niniejsze rozporządzenie należy stosować zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2006 z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą<sup>(1)</sup>.* [Popr. 260]
- (31b) *Choć prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, podróżujących drogą lotniczą, są regulowane rozporządzeniem (WE) nr 1107/2006, celem niniejszego rozporządzenia jest większa zbieżność między operatorami obsługi zajmującymi się pomocą dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej z jednej strony a operatorami obsługi zajmującymi się sprzętem pomocniczym dla podróżnych, w tym urządzeniami medycznymi, z drugiej strony.* [Popr. 261]
- (31c) *W związku z postępowaniami poczynionymi w dziedzinie praw pasażerów cele i rozwiązania zaproponowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/85/WE z dnia 20 listopada 2001 r. w sprawie przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy<sup>(2)</sup> muszą być brane pod uwagę w celu zapobiegania dyskryminacji pasażerów niepełnosprawnych.* [Popr. 262]
- (32) Aby zagwarantować, że do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną stosuje się zharmonizowane wymogi w zakresie ubezpieczeń, Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wymogów w zakresie ubezpieczeń dla operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 42 z 13.2.2002, s. 1.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. Aby zapewnić stosowanie ujednoczonych i właściwie zaktualizowanych wymogów ~~w zakresie minimalnych norm jakości usług obsługi naziemnej oraz dotyczących~~ obowiązków w zakresie sprawozdawczości ~~dotyczących~~ w odniesieniu do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych, Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do specyfikacji ~~minimalnych norm jakości usług obsługi naziemnej oraz specyfikacji~~ dotyczących zawartości i upowszechniania obowiązków w zakresie sprawozdawczości w odniesieniu do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną. Szczególnie ważne jest, aby ~~Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje w czasie swoich prac przygotowawczych~~ **Komisja prowadziła stosowne konsultacje**, w tym na szczeblu eksperckim i z wykorzystaniem odpowiedniego komitetu ~~dialogu~~ sektorowego ~~dialogu społecznego~~ powołanego na podstawie decyzji **Komisji** 98/500/WE z dnia 20. maja 1998 r. w sprawie ustanowienia **komitetów dialogu sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim** <sup>(1)</sup>. **W trakcie przygotowywania i opracowywania aktów delegowanych Komisja powinna zagwarantować jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie właściwych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.** [Popr. 263]
- (32a) **Biorąc pod uwagę szczególne warunki dla usług obsługi naziemnej w odniesieniu do wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu medycznego i pomocniczego używanego przez pasażerów niepełnosprawnych lub pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również stopień, w jakim samodzielność tych pasażerów jest zależna od użycia tego sprzętu, polisy ubezpieczeniowe zawierane przez operatorów usług obsługi naziemnej powinny gwarantować pełną rekompensatę za szkody związane z uszkodzeniem lub zaginięciem tego sprzętu.** [Popr. 264]
- (32b) **Biorąc pod uwagę znaczenie bezpieczeństwa, kwalifikacji zawodowych i szkoleń, zgodności z normami jakościowymi oraz zwłaszcza wydajności operacyjnej personelu wykonującego obsługę naziemną, państwa członkowskie powinny wprowadzić przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.** [Popr. 265]
- (32c) **W dokumentacji dostarczanej pasażerom przez przewoźników lotniczych należy wyraźnie wskazać operatora usług obsługi naziemnej obsługującego dane połączenie lotnicze.** [Popr. 266]
- (32d) **Operatorzy usług obsługi naziemnej mają obowiązek zapewnienia punktów informacyjnych dla pasażerów, których bagaż został utracony lub zagubiony.** [Popr. 267]
- ~~(33) Przy przygotowywaniu i sporządzaniu aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.~~ [Popr. 263]
- (34) Aby zapewnić jednolite warunki wprowadzania niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję <sup>(2)</sup>.
- (35) Na potrzeby przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących odstępstw w zakresie otwierania rynku usług obsługi naziemnej dla osób trzecich oraz dla przewoźników lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną należy stosować procedurę doradczą, ponieważ akty te mają jedynie ograniczony zakres.
- (36) Procedurę doradczą należy również stosować do przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących rozszerzania przez państwa członkowskie obowiązku użyteczności publicznej na porty lotnicze na wyspach, ponieważ akty te mają jedynie ograniczony zakres.
- (37) Do celów przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących całkowitego lub częściowego zawieszenia prawa dostępu do rynku usług obsługi naziemnej na terytorium danego państwa członkowskiego dla operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych z państw trzecich należy stosować procedurę sprawdzającą.
- (38) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, czyli bardziej jednolite stosowanie przepisów Unii w odniesieniu do usług obsługi naziemnej, nie może być osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie ze względu na międzynarodowy charakter transportu lotniczego i może tym samym być osiągnięty w większym stopniu na szczeblu unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wzmiankowanym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza środki niezbędne do osiągnięcia tego celu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- (39) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie dnia 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze sporządzoną w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r., a całkowite jej przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.
- (40) Należy zatem uchylić dyrektywę 96/67/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Rozdział I

### Zakres i definicje

#### Artykuł 1

##### Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, które podlega Traktatowi, otwartego dla ruchu handlowego.

Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego Gibraltar pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu w zakresie zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „port lotniczy” oznacza obszar lądowy specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, w tym urządzenia pomocnicze, które mogą być wykorzystywane do takich czynności ze względu na wymogi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzenia potrzebne do obsługi lotów handlowych;
- b) „zarządzający portem lotniczym” oznacza organ, który w powiązaniu z inną działalnością lub nie, 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;
- c) „użytkownik portu lotniczego” oznacza osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- d) „obsługa naziemna” oznacza określone w załączniku I usługi świadczone na rzecz użytkowników portów lotniczych w portach lotniczych;
- e) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do jednej lub więcej kategorii i nie zawiera z osobą trzecią żadnej umowy na świadczenie takich usług. Do celów niniejszego rozporządzenia samych użytkowników portu lotniczego nie uznaje się za osoby trzecie, jeżeli:
- jeden użytkownik posiada udział większościowy w innym lub
  - pojedynczy podmiot posiada większość udziałów w każdym z nich;
  - **w przypadku operatorów usług zintegrowanych własna obsługa naziemna poszerzona jest o usługi obsługi naziemnej świadczone dla wszystkich statków powietrznych przypisanych do sieci transportowej danego operatora usług zintegrowanych bez względu na to, czy są one jego własnością czy przedmiotem dzierżawy oraz bez względu na to, czy ich loty obsługiwane są przez przewoźnika lotniczego będącego własnością operatora usług zintegrowanych czy przez stronę trzecią; dla potrzeb niniejszej sekcji przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej nie musi być użytkownikiem portu lotniczego, ale musi być powiązane z operatorem usług zintegrowanych i musi spełniać minimalne standardy jakości;**
- f) „operator usług obsługi naziemnej” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą na rzecz osób trzecich usługi obsługi naziemnej należące do jednej lub więcej kategorii;
- fa) „operator usług zintegrowanych” oznacza przedsiębiorstwo, które świadczy usługi transportowe „od drzwi do drzwi” na podstawie umowy gwarantującej transport ładunku lub poczty z miejsca początkowego aż do ostatecznego celu, w płynny sposób łączące ze sobą usługi transportu, obsługi naziemnej oraz sortowania i doręczania przesyłek;**

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- fb) „układy zbiorowe”, o ile są przewidziane w prawodawstwie danego państwa członkowskiego, uznaje się za wzorcowe w przypadku, gdy ich przedmiotowy zakres stosowania dotyczy usług obsługi naziemnej oraz gdy ich terytorialny zakres stosowania w danym państwie członkowskim obejmuje port lotniczy, w którym działa operator usług obsługi naziemnej;
- g) „scentralizowana infrastruktura” oznacza szczególne instalacje lub obiekty w porcie lotniczym, które nie mogą, z przyczyn technicznych, środowiskowych, kosztowych lub związanych z przepustowością, być podzielone ani powielone oraz których dostępność jest niezbędna i konieczna do świadczenia dalszych usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym;
- h) „podwykonawstwo” oznacza zawieranie umów przez operatorów usług obsługi naziemnej w charakterze głównych wykonawców lub wyjątkowo przez użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną umów z osobami trzecimi nazywanymi „podwykonawcami”, na mocy których podwykonawcy są zobowiązani do wykonywania jednej lub więcej kategorii (lub podkategorii) usług obsługi naziemnej;
- ha) „podwykonawca” oznacza wykonawcę usług obsługi naziemnej zatwierdzonego zgodnie z art. 16 i 17;
- i) „zatwierdzenie” oznacza zatwierdzenie udzielone przedsiębiorstwu przez właściwy organ w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej określonych w zatwierdzeniu;
- j) „niezależny organ nadzorujący” oznacza organ, o którym mowa w art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych<sup>(1)</sup>. [Popr. 268]

## Rozdział II

### Ogólne wymogi wstępne

#### Artykuł 3

##### Zarządzający portem lotniczym

1. Jeżeli port lotniczy jest zarządzany i eksploatowany nie przez jednego zarządzającego, ale przez kilka oddzielnych organów, każdy z tych organów, do celów niniejszego rozporządzenia, będzie uważany za część zarządzającego portem lotniczym.
2. Jeżeli dla kilku portów lotniczych ustanowiony jest tylko jeden zarządzający portem lotniczym, to każdy z tych portów lotniczych jest rozpatrywany oddzielnie do celów niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 4

##### Komitet Użytkowników Portu Lotniczego

1. Każdy z przedmiotowych portów lotniczych **port lotniczy, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie**, ustanawia – **na wniosek użytkowników portu lotniczego** – komitet („Komitet Użytkowników Portu Lotniczego”) złożony z przedstawicieli użytkowników portu lotniczego lub organizacji reprezentujących użytkowników portu lotniczego **oraz przedstawicieli portów lotniczych i pracownikó**w. **Udział partnerów społecznych w Komitecie Użytkowników Portu Lotniczego jest obowiązkowy**. [Popr. 269]
2. Wszyscy użytkownicy portu lotniczego mają prawo do uczestniczenia w pracach Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego lub, na ich życzenie, do bycia reprezentowanym w takim Komitecie przez organizację wyznaczoną do tego celu. Jeżeli jednak użytkownicy są reprezentowani przez taką organizację, to nie może ona świadczyć usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym.
3. Komitet Użytkowników Portu Lotniczego ustanawia na piśmie swój regulamin wewnętrzny, w tym zasady głosowania.

Zasady głosowania obejmują przepisy szczególne, które wykluczają konflikt interesów w ramach Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego wynikający z obecności użytkowników portu lotniczego, którzy świadczą usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. W szczególności w przypadku zasięgania opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego w procesie wybierania operatorów ustanowionym w art. 8 i 9 użytkownicy portu lotniczego ubiegający się o zatwierdzenie w zakresie świadczenia jednej lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich nie mogą mieć prawa głosu.

4. Głosy w ramach Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego waży się następująco:
  - a) niezależnie od rocznej wielkości ruchu obsługiwanej przez pojedynczego użytkownika portu lotniczego w danym porcie lotniczym jego prawo głosu nie może być większe niż 49 % całkowitej liczby głosów;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.



Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

b) prawo głosu użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną nie może przekraczać jednej trzeciej całkowitej liczby głosów.

5. Zarządzający portem lotniczym zapewnia sekretariat Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego.

Jeżeli zarządzający portem lotniczym odmawia spełnienia tego obowiązku lub rozwiązania tego nie akceptuje Komitet Użytkowników Portu Lotniczego, to zarządzający portem lotniczym wyznacza inny podmiot, który musi zostać zaakceptowany przez Komitet Użytkowników Portu Lotniczego. Sekretariat Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego prowadzi i aktualizuje wykaz użytkowników portu lotniczego lub ich przedstawicieli, którzy należą do Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego.

6. Sekretariat Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego protokołuje wszystkie posiedzenia Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego. Protokoły te wiernie oddają poglądy wyrażone na posiedzeniu i wyniki głosowań.

**6a. W przypadkach, w których niniejsze rozporządzenie przewiduje obowiązek zasięgnięcia opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organizator przetargu powiadamia Komitet Użytkowników Portu Lotniczego i przedstawia mu proponowane decyzje oraz wszystkie niezbędne informacje nie później niż sześć tygodni przed podjęciem ostatecznej decyzji. W przypadku braku porozumienia pomiędzy zarządzającym portem lotniczym lub, w zależności od przypadku, organizatorem przetargu a Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego lub oraz bez uszczerbku dla art. 41 zarządzający portem lotniczym lub, w zależności od przypadku, organizator przetargu przedstawia uzasadnienie swojej ostatecznej decyzji, biorąc pod uwagę opinie wyrażone przez Komitet Użytkowników Portu Lotniczego. [Popr. 270]**

### Rozdział III

#### Otwarcie rynku usług obsługi naziemnej

##### Sekcja 1

##### Własna obsługa naziemna

##### Artykuł 5

##### Własna obsługa naziemna

Wszyscy użytkownicy portów lotniczych mają prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej.

##### Sekcja 2

##### Obsługa naziemna na rzecz osób trzecich

##### Artykuł 6

##### Obsługa naziemna na rzecz osób trzecich

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej, **których siedziba znajduje się na terytorium Unii lub państwa będącego członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu**, mają swobodny dostęp do rynku świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich w każdym porcie lotniczym, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła ~~nie mniej niż~~ **ponad** 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.

2. W przypadku portów lotniczych, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę podmiotów upoważnionych do świadczenia następujących kategorii usług obsługi naziemnej:

- obsługa bagażu;
- obsługa ramp;
- obsługa w zakresie tankowania paliwa;
- obsługa ładunków i poczty w zakresie obsługi fizycznej ładunku i poczty przy przyjmowaniu, wydawaniu lub przekazywaniu między terminalem lotniczym a statkiem powietrznym.

Państwa członkowskie nie mogą jednak ograniczyć tej liczby do mniej niż dwóch operatorów dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej lub, w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła ~~nie mniej niż 5~~ **ponad 15** mln pasażerów lub ~~100 000~~ **200 000** ton ładunku rocznie, do mniej niż trzech operatorów dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

2a. **Poziom ograniczeń, o których mowa w ust. 2, może być różny dla poszczególnych terminali na terenie tego samego portu lotniczego, pod warunkiem, że ograniczenia te są stosowane w sposób niedyskryminacyjny, nie prowadzą do zakłócenia konkurencji i są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia, a minimalna liczba operatorów w każdym w każdym terminalu pozostaje taka sama.**

3. W portach lotniczych, gdzie liczba operatorów usług jest ograniczona do co najmniej dwóch zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu lub z art. 14 ust. 1 lit. a) i c), co najmniej jeden z upoważnionych operatorów usług obsługi naziemnej nie może być bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez:

- a) zarządzającego portem lotniczym,
- b) użytkownika portu lotniczego przewożącego więcej niż 25 % pasażerów lub ładunków odnotowanych w porcie lotniczym w roku poprzedzającym rok, w którym dokonano wyboru operatorów,
- c) organ kontrolujący lub kontrolowany bezpośrednio lub pośrednio przez zarządzającego portem lotniczym, którym mowa w lit. a), lub innego takiego użytkownika, o którym mowa w lit. b).

Kontrola może się opierać na prawach, umowach lub innych środkach, które razem lub osobno, z uwzględnieniem stanu faktycznego lub prawnego, nadają możliwość wywierania decydującego wpływu na operatora zgodnie z interpretacją Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

4. W przypadku gdy zgodnie z ust. 2 liczba upoważnionych podmiotów jest ograniczona, państwa członkowskie ~~nie mogą~~, w odniesieniu do każdej kategorii usług obsługi naziemnej podlegającej ograniczeniu, ~~uniemożliwiać~~ **nie uniemożliwiają** użytkownikom portu lotniczego, niezależnie od przydzielonych im części portu lotniczego, rzeczywistego wyboru na warunkach określonych w ust. 2 i 3 pomiędzy co najmniej:

- dwoma operatorami usług obsługi naziemnej lub
- trzema operatorami usług obsługi naziemnej w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż ~~5 15~~ mln pasażerów lub ~~100 000 200 000~~ ton ładunku rocznie.

5. Jeżeli port lotniczy osiągnie jedną z wartości progowych określonych w niniejszym artykule dla wielkości ruchu towarowego, nie osiągnąwszy odpowiadającej jej wartości progowej dla ruchu pasażerskiego, to ~~niniejsze rozporządzenie niniejszy artykuł~~ nie ma zastosowania do kategorii usług obsługi naziemnej zastrzeżonych wyłącznie dla ruchu pasażerskiego **lub infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie do obsługi pasażerów.**

**Jeżeli port lotniczy osiągnie jedną z wartości progowych określonych w niniejszym artykule dla wielkości ruchu pasażerskiego, nie osiągnąwszy odpowiadającej jej wartości progowej dla ruchu towarowego, wówczas niniejszy artykuł nie ma zastosowania do kategorii usług obsługi naziemnej zastrzeżonych wyłącznie dla ruchu towarowego lub infrastruktury zastrzeżonej wyłącznie do obsługi ładunków.**

6. Port lotniczy, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, a następnie zmniejszyła się do wielkości poniżej wartości progowej wynoszącej 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, utrzymuje otwarty rynek dla operatorów usług obsługi naziemnej będących osobami trzecimi przez co najmniej trzy lata następujące po roku, w którym wielkość ruchu spadła poniżej wartości progowej.

7. Port lotniczy, w którym wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż ~~5 15~~ mln pasażerów lub ~~100 000 200 000~~ ton ładunku rocznie, a następnie zmniejszyła się do wielkości poniżej wartości progowej ~~5 15~~ mln pasażerów lub ~~100 000 200 000~~ ton ładunku rocznie, utrzymuje otwarty rynek dla operatorów usług obsługi naziemnej będących osobami trzecimi przez co najmniej trzy lata następujące po roku, w którym wielkość ruchu spadła poniżej wartości progowej. [Popr. 271]

#### Artykuł 7

##### Wybór operatorów usług

1. Operatorzy upoważnieni do świadczenia usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym, w którym ich liczba jest ograniczona na podstawie art. 6 lub art. 14, są wybierani zgodnie z przejrzystą, otwartą i niedyskryminacyjną procedurą przetargową. **Organizator przetargu jest uprawniony do nałożenia na operatorów usług obsługi naziemnej obowiązku świadczenia jednej kategorii usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 6 ust. 2, lub większej ich liczby w ramach pakietu. Zarządzający portem lotniczym jest upoważniony do sporządzenia odpowiedniego wniosku dotyczącego pakietów dla organizatora przetargu.** [Popr. 272]

2. Organizatorem przetargu jest:

- a) zarządzający portem lotniczym, pod warunkiem że:
  - nie świadczy zbliżonych usług obsługi naziemnej oraz

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- nie sprawuje bezpośredniej ani pośredniej kontroli nad przedsiębiorstwem świadczącym takie usługi oraz
  - nie jest zaangażowany w takie przedsiębiorstwo;
- b) we wszystkich pozostałych przypadkach: właściwy organ niezależny od zarządzającego portem lotniczym **i nieposiadający żadnych, bezpośrednich lub pośrednich, relacji biznesowych związanych z działalnością portu lotniczego.** [Popr. 273]
3. Komitet Użytkowników Portu Lotniczego **i zarządzający portem lotniczym, o ile ten ostatni nie ma jest organizatorem przetargu, nie mają** dostępu do ofert składanych przez oferentów na żadnym etapie procedury wybierania operatora. **Zarządzający Na wniosek Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego lub zarządzającego portem lotniczym, o ile ten ostatni nie ma dostępu do jest organizatorem przetargu, organizator przetargu udostępnia streszczenie** ofert składanych przez oferentów na żadnym etapie procedury wybierania operatora, **o ile nie jest organizatorem przetargu i dba o to, aby streszczenie to nie zawierało żadnych informacji poufnych.** [Popr. 274]
4. Po ~~powiadomieniu~~ **poinformowaniu** Komisji **i z zastrzeżeniem unijnych zasad pomocy państwa** dane państwo członkowskie może uwzględnić w specyfikacjach przetargu obowiązek świadczenia usługi publicznej, który musi być spełniony przez operatorów usług obsługi naziemnej w odniesieniu do portów lotniczych obsługujących regiony peryferyjne lub rozwijające się, które leżą na terytorium danego państwa i gdzie operatorzy nie wyrażają chęci świadczenia usług obsługi naziemnej bez wsparcia publicznego (tj. praw wyłączności lub płatności wyrównawczych), jeżeli takie porty lotnicze mają kluczowe znaczenie dla dostępności danego państwa członkowskiego. ~~Przepis ten nie narusza zasad pomocy państwa w UE.~~ [Popr. 275]
5. Zaproszenie do składania ofert wydaje się i publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. **W Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej tworzy się odpowiedni dział dotyczący procedury przetargowej w zakresie usług obsługi naziemnej.** [Popr. 276]
6. Wybór operatorów przez organizatora przetargu odbywa się dwuetapowo:
- a) procedura kwalifikacyjna w celu sprawdzenia odpowiedniości oferentów oraz
  - b) procedura udzielania zamówienia w celu wybrania upoważnionych operatorów.
- 6a. Jeżeli na zaproszenie do składania ofert nie odpowie wymagana liczba operatorów usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 6 ust. 2, właściwy organ wydaje nowe zaproszenie do składania ofert w terminie 48 miesięcy od daty wygaśnięcia poprzedniego.** [Popr. 277]

#### Artykuł 8

##### Procedura kwalifikacyjna

1. W ramach procedury kwalifikacyjnej organizator przetargu sprawdza, czy oferenci spełniają określone kryteria minimalne. Organizator przetargu ustanawia te kryteria minimalne po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i zarządzającego portem lotniczym, jeżeli ten ostatni nie jest organizatorem przetargu.
2. Kryteria minimalne obejmują, co następuje:
  - a) oferent posiada ważne zatwierdzenie wydane zgodnie z rozdziałem IV;
  - b) oferent wykazał swoją zdolność i zobowiązał się pisemnie do stosowania odpowiednich przepisów i zasad w porcie lotniczym, w tym obowiązujących przepisów prawa pracy, ~~postanowień obowiązujących układów zbiorowych,~~ zasad prowadzenia działalności oraz wymogów jakościowych. **Oferent i podwykonawcy zobowiązują się również do stosowania odpowiednich wzorcowych układów zbiorowych.** [Popr. 278]
3. Organizator przetargu sporządza ostateczną listę oferentów spełniających kryteria procedury kwalifikacyjnej.

#### Artykuł 9

##### Procedura udzielania zamówienia

1. **Zarządzający portem lotniczym sporządza dokumentację przetargową stanowiącą podstawę procedury udzielania zamówienia oraz jednoznacznie ustala minimalne standardy stosowane w porcie lotniczym, reprezentatywny rozkład lotów i prognozę ruchu na okres, którego dotyczy organizowany przetarg.** W ramach procedury udzielania zamówienia organizator przetargu wybiera operatora z listy ostatecznej i udziela mu upoważnienia po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i zarządzającego portem lotniczym, jeżeli ten ostatni nie jest organizatorem przetargu.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

2. Wybór operatora, który ma otrzymać upoważnienie, odbywa się na podstawie porównania ofert składanych przez podmioty z listą kryteriów udzielania zamówienia. Kryteria udzielania zamówienia są odpowiednie, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Organizator przetargu ustanawia kryteria udzielania zamówienia ~~po zasięgnięciu opinii Komitetu w porozumieniu z Komitetem~~ Użytkowników Portu Lotniczego i ~~zarządzającego~~ **zarządzającym** portem lotniczym, jeżeli ten ostatni nie jest organizatorem przetargu.

**2a. Oferenci przedkładają szczegółowy wykaz wszystkich zadań, które są lub mogą być zlecane podwykonawcom i które nie są związane z głównym rodzajem działalności.**

3. Kryteria udzielania zamówienia obejmują następujące elementy:

- a) spójność i wiarygodność planu operacyjnego ocenianą **przez trzy pierwsze lata** na podstawie modelowych kalkulacji kosztowych;
- b) poziom jakości operacji oceniany na podstawie reprezentatywnego harmonogramu lotów, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, efektywnego wykorzystania personelu i sprzętu, ostatniego przyjmowania bagażu i ładunku, czasu dostawy bagażu i ładunku oraz maksymalnego czasu postoju;
- c) adekwatność zasobów materialnych pod kątem dostępności, **przestrzegania odpowiednich wymogów środowiskowych i dobrego stanu technicznego** sprzętu i jego przyjazności dla środowiska;
- d) adekwatność zasobów ludzkich pod kątem doświadczenia pracowników i adekwatność programów szkoleń/kwalifikacji **oraz odpowiednie warunki zatrudnienia i pracy, w tym również w kontekście transferu personelu zgodnie z art. 12, a także zobowiązanie do przestrzegania stosownego wzorcowego układu zbiorowego;**
- e) jakość technologii informacyjno-komunikacyjnych;
- f) jakość planowania organizacyjnego;
- g) ~~efekty działalności środowiskowej~~ **pozytywny wynik kontroli bezpieczeństwa w celu zagwarantowania należytego przestrzegania wymogów w zakresie bezpieczeństwa.**

4. Sposób względnego ważenia kryteriów udzielania zamówienia podaje się w zaproszeniu do składania ofert i w odpowiednich dokumentach. Do każdego kryterium udzielania zamówienia stosuje się zakres punktów z odpowiednim maksymalnym rozłożeniem. Organizator przetargu może wyznaczyć minimalną liczbę punktów, jaką wybrany oferent musi uzyskać, aby spełnić niektóre kryteria udzielania zamówienia. Minimalną liczbę punktów ustala się w niedyskryminacyjny sposób i określa wyraźnie w zaproszeniu do składania ofert i w odpowiednich dokumentach. Organizator przetargu nie może usuwać kryteriów udzielania zamówienia, dodawać nowych ani wprowadzać dalszego podziału kryteriów określonych pierwotnie w zaproszeniu do składania ofert.

5. Upoważnienia do świadczenia usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym udziela się oferentowi, który uzyskał największą liczbę punktów i uzyskał minimalną liczbę punktów w odniesieniu do określonych kryteriów zamówienia.

6. W procedurze udzielania zamówienia nie zasięga się opinii użytkowników portu lotniczego, którzy ubiegają się o świadczenie usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich lub wykonują własną obsługę naziemną.

7. Organizator przetargu dopilnowuje, aby rozstrzygnięcie przetargu i jego uzasadnienie zostały opublikowane. [Popr. 279]

#### Artykuł 10

##### Czas trwania upoważnienia i zakończenie działalności

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej otrzymują upoważnienie na okres od siedmiu do dziesięciu lat, za wyjątkiem odstępstw dotyczących otwierania rynku własnej obsługi naziemnej i obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich zgodnie z art. 14 ust. 1. Dokładny czas trwania upoważnienia dla operatorów i datę rozpoczęcia działalności określa się wyraźnie w zaproszeniu do składania ofert.

2. Operator usług obsługi naziemnej rozpoczyna świadczenie usług w terminie jednego miesiąca od daty rozpoczęcia określonej w zaproszeniu do składania ofert. Organizator przetargu może w należyście uzasadnionych przypadkach, na wniosek operatora usług obsługi naziemnej i po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, przedłużyć ten okres do nie więcej niż **pięć miesięcy. Jeśli po upływie sześciu miesięcy. Po upływie tego okresu od daty rozpoczęcia określonej w zaproszeniu do składania ofert operator nie rozpoczął działalności i nie jest w stanie wykazać swojej gotowości do jej rozpoczęcia, organizator przetargu może podjąć decyzję, że upoważnienie traci ważność. W takich przypadkach państwa członkowskie mogą nałożyć kary finansowe na operatorów i udzielić w zamian upoważnienia operatorowi, który uplasował się na drugim miejscu w odniesieniu do liczby punktów, o której mowa w art. 9 ust. 5.** [Popr. 280]

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

3. Organizator przetargu przewiduje zakończenie okresu obowiązywania upoważnienia i dopilnowuje, aby operator wybrany w wyniku nowego zaproszenia do składania ofert był upoważniony do rozpoczęcia swojej działalności w dniu następującym po ostatnim dniu obowiązywania upoważnienia poprzednio wybranego(-ych) operatora(-ów).

4. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej przestanie wykonywać swoją działalność przed końcem okresu upoważnienia, to operatora zastępuje się zgodnie z procedurą selekcyjną określoną w art. 7, 8 i 9 i w niniejszym artykule. Operator kończący działalność powiadamia właściwego organizatora przetargu o zamiarze zaprzestania działalności z ~~odpowiednim wyprzedzeniem~~ i na co najmniej sześć miesięcy przed opuszczeniem portu lotniczego. Operator może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli nie powiadomi organizatora przetargu z ~~odpowiednim~~ **co najmniej sześciomiesięcznym** wyprzedzeniem, chyba że wykaże działanie siły wyższej. [Popr. 281]

5. Jeżeli operator przestanie wykonywać swoją działalność przed końcem okresu upoważnienia i nie pozostawi organizatorowi przetargu wystarczającej ilości czasu na wybranie nowego operatora przed opuszczeniem przez niego portu lotniczego, co będzie skutkowało tymczasowym monopolem na niektóre usługi obsługi naziemnej w tym porcie lotniczym, to dane państwo członkowskie może udzielić upoważnienia operatorowi usługi obsługi naziemnej na ograniczony czas nieprzekraczający dziesięciu miesięcy na rzecz operatora usług obsługi naziemnej w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej w takim porcie lotniczym bez stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7, 8, 9 i w niniejszym artykule.

Jeżeli państwo członkowskie nie zdoła znaleźć operatora usług obsługi naziemnej na taki ograniczony okres, to państwo członkowskie reguluje ceny usług obsługi naziemnej, na które występuje tymczasowy monopol, dopóki nowy operator nie zacznie świadczyć takich usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym.

6. Organizator przetargu powiadamia Komitet Użytkowników Portu Lotniczego oraz, w razie potrzeby, zarządzającego portem lotniczym o decyzjach podejmowanych na podstawie art. 7, 8, 9 i niniejszego artykułu.

7. Przepisów art. 7, 8, 9 i niniejszego artykułu nie stosuje się do udzielania zamówień publicznych i koncesji, które podlegają innym przepisom prawa Unii.

#### Artykuł 11

##### Zarządzający portem lotniczym jako operator usług obsługi naziemnej

1. Jeżeli liczba operatorów usług obsługi naziemnej jest ograniczona zgodnie z art. 6, to zarządzający portem lotniczym może sam świadczyć usługi obsługi naziemnej bez stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10. Podobnie, może on bez stosowania tej procedury upoważnić przedsiębiorstwo do świadczenia usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym, jeżeli:

- a) bezpośrednio lub pośrednio kontroluje takie przedsiębiorstwo;
- b) jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez takie przedsiębiorstwo;

**ba) przedsiębiorstwo spełnia kryteria określone w rozdziale IV.** [Popr. 282]

2. Jeżeli zarządzający portem lotniczym świadczący usługi obsługi naziemnej zgodnie z ust. 1 przestanie spełniać warunki określone w tym ustępie, to taki operator może nadal świadczyć usługi obsługi naziemnej przez okres ~~pięciu~~ **trzech** lat bez konieczności stosowania procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10. Na koniec tego ~~pięcioletniego~~ **trzytletniego** okresu operator powiadamia odpowiedniego organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem i na co najmniej sześć miesięcy przed upływem tego ~~pięcioletniego~~ **trzytletniego** okresu. Operator może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli nie powiadomi organizatora przetargu z odpowiednim wyprzedzeniem, chyba że może wykazać działanie siły wyższej. Jeżeli operator zaprzestanie działalności przed końcem ~~pięcioletniego~~ **trzytletniego** okresu, stosuje się przepisy art. 10 ust. 4 i 5. [Popr. 283]

#### Artykuł 12

Zabezpieczenie praw pracowników w przypadku transferu personelu ~~na potrzeby usług podlegających ograniczeniom dostępu do rynku~~ [Popr. 284]

1. Przepisy niniejszego artykułu stosuje się ~~tylko~~ do usług obsługi naziemnej, dla których dane państwo członkowskie ograniczyło liczbę operatorów zgodnie z art. 6 lub art. 14. **Państwa członkowskie dokładnie sprawdzają, w świetle niniejszego rozporządzenia, czy ograniczenie konkurencji jest wskazane również w innych sektorach.** [Popr. 285]

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

2. Jeżeli w wyniku procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10 operator usług obsługi naziemnej, o których mowa w ust. 1, traci swoje upoważnienie do świadczenia takich usług **oraz w przypadku gdy operator obsługi naziemnej zaprzestaje świadczenia tych usług na rzecz użytkownika portu lotniczego lub jeśli użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną podejmie decyzję o zaprzestaniu wykonywania własnej obsługi naziemnej**, to państwa członkowskie ~~mogą nałożyć~~ **nakładają** na operatorów usług obsługi naziemnej **lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną**, którzy przejmują świadczenie takich usług, obowiązek nadania pracownikom zatrudnionym uprzednio do świadczenia takich usług takich samych praw, jakie by im przysługiwały, gdyby nastąpiło przejście w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. **Art. 4 ust. 1 zdanie drugie dyrektywy 2001/23/WE nie ma zastosowania do przypadków, o których mowa w zdaniu pierwszym tego ustępu. Nie zezwala się na zwalnianie pracowników ze względów ekonomicznych, technicznych lub organizacyjnych.** [Popr. 286]

**2a. Prawa, o których mowa w ust. 2, obejmują zastosowanie ogólnie obowiązujących układów zbiorowych.** [Popr. 287]

3. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 2 do pracowników poprzedniego operatora, ~~którzy są zaangażowani w tym do użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną, zaangażowanych~~ w świadczenie usług, **których świadczenia zaprzestał poprzedni operator, lub** w stosunku do których poprzedni operator utracił upoważnienie, i którzy z własnej woli wyrażają zgodę na przejście do nowego(-ych) operatora(-ów) **lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną**. **Koszty socjalne związane z odejściem pracowników ponoszą linie lotnicze proporcjonalnie do ich udziału w ruchu realizowanym przez poprzedniego operatora.** [Popr. 288]

4. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 2 w taki sposób, aby był proporcjonalny do wielkości działalności faktycznie przeniesionej na nowych operatorów. [Popr. 289]

5. ~~Jeżeli państwo członkowskie nakłada wymóg, o którym mowa w ust. 2, d~~ Dokumentacja przetargowa dotycząca procedury selekcyjnej określonej w art. 7–10 zawiera wykaz przedmiotowych pracowników i odpowiednie dane szczegółowe dotyczące praw umownych pracowników i warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych z przedmiotowymi usługami. **Personel i przedstawiciele związków zawodowych mają dostęp do tych wykazów.** [Popr. 290]

6. ~~Jeżeli operator usług obsługi naziemnej zaprzestaje świadczenia na rzecz użytkownika portu lotniczego usług obsługi naziemnej stanowiących istotną część operacji obsługi naziemnej danego operatora w przypadkach nieobjętych przepisami~~ ust. 2 ~~lub jeśli użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną podejmie decyzję o zaprzestaniu wykonywania własnej obsługi naziemnej, państwa członkowskie mogą nałożyć na dostawców usług obsługi naziemnej lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną, którzy następnie świadczą takie usługi obsługi naziemnej, wymóg zagwarantowania~~ pracownikom, którzy zostali wcześniej zatrudnieni do świadczenia takich usług, ~~praw, które przysługiwałyby im, gdyby doszło do transferu w rozumieniu dyrektywy Rady 2001/23/WE.~~ [Popr. 291]

7. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 6 do pracowników poprzedniego operatora wykonujących usługi obsługi naziemnej, ~~których świadczenia zaprzestał poprzedni operator i którzy dobrowolnie wyrazili zgodę na przejście do nowego operatora lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.~~ [Popr. 292]

8. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w ust. 6 do pracowników użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną wykonujących usługi obsługi naziemnej, ~~odnośnie do których użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną podjął decyzję o zaprzestaniu wykonywania własnej obsługi i którzy dobrowolnie wyrazili zgodę na przejście do nowego operatora lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.~~ [Popr. 293]

9. Państwa członkowskie ograniczają wymóg określony w art. 6, tak aby był on proporcjonalny do wielkości operacji przekazanych innemu operatorowi lub użytkownikowi portu lotniczego wykonującemu własną obsługę naziemną. [Popr. 294]

10. Państwa członkowskie mogą powierzyć partnerom społecznym odpowiedniego szczebla zadanie określenie w drodze wynegocjowanej umowy praktycznych ustaleń dotyczących wykonania przepisów niniejszego artykułu.

**10a. Państwa członkowskie zapewniają zapobieganie dumpingowi płacowemu nie tylko w stosunku do stałych pracowników obsługi naziemnej, ale również w przypadku transferu personelu, aby zagwarantować odpowiednie normy społeczne i poprawę jakości usług obsługi naziemnej.** [Popr. 295]

**10a. Państwa członkowskie zapewniają zapobieganie dumpingowi płacowemu nie tylko w stosunku do stałych pracowników obsługi naziemnej, ale również w przypadku transferu personelu, aby zagwarantować odpowiednie normy społeczne i poprawę jakości usług obsługi naziemnej.** [Popr. 296]

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

**10c. Celem zamortyzowania szkodliwych skutków liberalizacji usług obsługi naziemnej należy określić wiążące minimalne normy jakości, egzekwowane przez organy zarządzające portem lotniczym w interesie bezpiecznych, wiarygodnych i skutecznych operacji. [Popr. 297]**

11. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich środkach podejmowanych zgodnie z niniejszym artykułem.

### Artykuł 13

#### Porty lotnicze na wyspach

W odniesieniu do wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym zgodnie z art. 7–10, państwo członkowskie może rozszerzyć obowiązek świadczenia usługi publicznej na inne porty lotnicze w tym państwie członkowskim, pod warunkiem że:

- a) takie porty lotnicze są usytuowane na wyspach **lub w oddalonych lokalizacjach na stałym lądzie** położonych w tym samym regionie geograficznym, oraz **[Popr. 298]**
- b) wielkość ruchu w każdym z tych portów lotniczych jest nie mniejsza niż 100 000 pasażerów rocznie; oraz
- c) takie rozszerzenie zostało zatwierdzone przez Komisję.

Decyzja o zatwierdzeniu rozszerzenia stanowi akt wykonawczy przyjmowany zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2. Przepis ten nie narusza przepisów Unii dotyczących pomocy państwa.

**W przypadku portów lotniczych położonych na wyspach, gdzie w interesie gospodarczym przedsiębiorstw lub przewoźników lotniczych nie leży świadczenie usług określonych w art. 6 ust. 2, zarządzający portem lotniczym mogą wziąć na siebie odpowiedzialność w zakresie świadczenia podstawowych usług w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania infrastruktury portu lotniczego. [Popr. 299]**

### Sekcja 3

Odstępstwa dotyczące własnej obsługi naziemnej i obsługi naziemnej wykonywanej przez osoby trzecie

### Artykuł 14

#### Odstępstwa

1. Jeżeli ~~szczególne ograniczenia dostępności~~ **dostępność** powierzchni lub przepustowości w porcie lotniczym ~~wynikające w szczególności z zatłoczenia i wskaźnika wykorzystania powierzchni, uniemożliwiają~~ **jest tak ograniczona, że uniemożliwia** otwarcie rynku lub wprowadzenie własnej obsługi naziemnej w stopniu przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu, zainteresowane państwo członkowskie może podjąć decyzję o:

- a) ograniczeniu do nie mniej niż dwóch liczb podmiotów dla jednej lub większej ilości kategorii usług obsługi naziemnej innych niż te, o których mowa w art. 6 ust. 2, w całym porcie lotniczym lub w jego części; w tym wypadku stosuje się przepisy art. 6 ust. 3;
- b) zastrzeżeniu dla jednego podmiotu jednej lub większej liczby kategorii usług naziemnych określonych w art. 6 ust. 2 w przypadku portów lotniczych, których wielkość ruchu wynosi nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie;
- c) ograniczeniu do jednego lub dwóch podmiotów jednej lub większej liczby kategorii usług naziemnych określonych w art. 6 ust. 2 w przypadku portów lotniczych, których wielkość ruchu wynosi ~~nie mniej niż 5~~ **ponad 15** mln pasażerów lub ~~100 000~~ **200 000** ton ładunku rocznie; przy czym w przypadku ograniczenia do dwóch podmiotów stosuje się przepisy art. 6 ust. 3;
- d) zastrzeżeniu własnej obsługi naziemnej, o której mowa w art. 5, dla ograniczonej liczby użytkowników portu lotniczego, pod warunkiem że użytkownicy ci zostali wybrani na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.

2. Wszystkie odstępstwa na mocy ust. 1:

- a) określają kategorię lub kategorie usług obsługi naziemnej, dla których obowiązuje odstępowo, oraz konkretne ograniczenia w dostępności powierzchni lub przepustowości, które je uzasadniają;

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

b) zawierają plan odpowiednich środków do usunięcia tych ograniczeń.

3. Odstępstwa:

a) nie zakłócają konkurencji między operatorami usług obsługi naziemnej lub użytkownikami portu lotniczego wykonującymi własną obsługę naziemną;

b) nie mają większego zakresu, niż jest to niezbędne.

4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich odstępstwach, jakich zamierzają udzielić na podstawie ust. 1 oraz o powodach je uzasadniających, na co najmniej sześć miesięcy przed ich wejściem w życie. **Uzasadnienie zawiera dowód na to, że operatorzy usług obsługi naziemnej w danych portach lotniczych:**

a) **spełniają w odpowiednim stopniu minimalne wymogi jakościowe zgodnie z art. 32;**

b) **są zarządzani w przejrzysty sposób i nie otrzymują finansowego subsydiowania skrośnego zgodnie z art. 29;**

c) **zapewniają odpowiednie warunki pracy i wynagrodzenia na podstawie układów zbiorowych, przepisów krajowych lub innych norm socjalnych danego państwa członkowskiego.**

5. Po otrzymaniu decyzji Komisja publikuje streszczenie zgłoszonych decyzji o odstępstwach w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i zwraca się z prośbą do zainteresowanych stron o zgłaszanie uwag.

6. Komisja dokładnie bada decyzje o odstępstwach zgłoszone przez państwa członkowskie. W tym celu Komisja prowadzi szczegółową analizę sytuacji oraz badanie właściwych środków zgłoszonych przez dane państwo członkowskie pod kątem stwierdzenia istnienia domniemych ograniczeń oraz niemożliwości otwarcia rynku lub wprowadzenia własnej obsługi naziemnej w stopniu przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu.

7. Po wykonaniu badania i po konsultacji z zainteresowanym państwem członkowskim Komisja może zatwierdzić lub zakwestionować decyzję państwa członkowskiego, jeśli uzna, że nie zaistniały zgłoszone ograniczenia lub nie są one tak poważne, aby uzasadniało to wprowadzenie odstępstw. Po konsultacji z zainteresowanym państwem członkowskim Komisja może także zażądać od zainteresowanego państwa członkowskiego zmiany zakresu odstępstwa lub ograniczenia go do tych części portu lotniczego, w których stwierdzono istnienie zgłaszanych ograniczeń.

8. Komisja podejmuje decyzję nie później niż w terminie sześciu miesięcy po otrzymaniu kompletnego powiadomienia od państwa członkowskiego i publikuje ją w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

9. Decyzje wykonawcze, o których mowa w ust. 7 i 8 niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2.

10. Czas trwania odstępstw przyznanych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 nie może przekraczać trzech lat, z wyjątkiem odstępstw przyznanych na podstawie ust. 1 lit. b) i c). Nie później niż na sześć miesięcy przed końcem tego okresu dane państwo członkowskie podejmuje nową decyzję w sprawie każdego wniosku o odstępstwo, co również podlega przepisom niniejszego artykułu.

11. Czas trwania odstępstw przyznanych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 lit. b) i c) nie może przekraczać dwóch lat. Państwo członkowskie może jednak, biorąc pod uwagę kwestie, o których mowa w ust. 1, złożyć wniosek o jednorazowe przedłużenie takiego okresu o dwa lata. Komisja podejmuje decyzję odnośnie do takiego wniosku. Decyzję wykonawczą przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2. **[Popr. 360]**

## Artykuł 15

### Konsultacje z operatorami usług obsługi naziemnej i z użytkownikami portu lotniczego

Zarządzający portem lotniczym organizuje procedurę konsultacji w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia z udziałem zarządzającego portem lotniczym, Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej. Konsultacje te obejmują, między innymi, cenę usług obsługi naziemnej objętych odstępstwem zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. b) i c) i organizację świadczenia takich usług. Posiedzenie konsultacyjne odbywa się co najmniej raz na rok. Zarządzający portem lotniczym sporządza protokół z takiego posiedzenia, który wysyła Komisji na żądanie.



Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

Rozdział IV  
Procedury zatwierdzania

Artykuł 16

Wymóg uzyskania odpowiedniego zatwierdzenia uznawanego we wszystkich państwach członkowskich

1. ~~W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, Przedsiębiorstwo nie może wykonywać usług obsługi naziemnej, **podwykonawca** jako operator usług obsługi naziemnej ani jako użytkownik wykonujący własną obsługę naziemną, jeżeli nie uzyskało odpowiedniego zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo spełniające wymogi niniejszego rozdziału jest uprawnione do uzyskania zatwierdzenia, **w przypadku gdy państwa członkowskie uzależniają świadczenie usług obsługi naziemnej od uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu („organu zatwierdzającego”), niezależnego od zarządzającego portem lotniczym.**~~
2. Każde państwo członkowskie wyznacza ~~właściwy organ („organ zatwierdzający”), niezależny lub, po poinformowaniu Komisji, współpracuje z właściwym organem innego państwa członkowskiego, niezależnym~~ od któregokolwiek zarządzającego portem lotniczym, który jest odpowiedzialny za zatwierdzanie świadczenia usług obsługi naziemnej.
3. Organ zatwierdzający nie wydaje zatwierdzeń ani nie utrzymuje ich ważności, jeżeli nie jest spełniony którykolwiek z wymogów określonych w niniejszym rozdziale. [**Popr. 300**]

Artykuł 17

Warunki zatwierdzania

1. **Bez uszczerbku dla art. 16** przedsiębiorstwo zostaje zatwierdzone przez organ zatwierdzający państwa ~~członkowskie członkowskiego~~, jeżeli:
  - a) ma siedzibę i jest zarejestrowane w danym państwie członkowskim;
  - b) jego struktura umożliwia wykonanie przepisów niniejszego rozdziału przez organ zatwierdzający;
  - c) spełnia warunki finansowe ustanowione w art. 18;
  - d) spełnia ~~warunki potwierdzenia dobrej reputacji zgodnie z art. 19~~ **kryteria dotyczące warunków pracy personelu oraz programu szkoleniowego gwarantującego odpowiednie kwalifikacje zgodnie z art. 8 ust. 2 lit. b) oraz art. 9 lit. d), a także przestrzega przepisów prawa pracy i przepisów socjalnych zgodnie z art. 12;**
  - e) spełnia warunki w zakresie kwalifikacji pracowników ustanowione w art. 20;
  - f) spełnia wymogi w zakresie instrukcji operacyjnej ustanowione w art. 21;
  - g) spełnia wymogi w zakresie infrastruktury ustanowione w art. 22.
2. ~~Przepisów ust. 1 lit. a), c) i d) nie stosuje się do użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną, którzy nie świadczą usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich. Użytkownicy portu lotniczego, którzy zostali zatwierdzeni w zakresie własnej obsługi naziemnej, nie są upoważnieni na podstawie takiego zatwierdzenia do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich.~~
3. Przedsiębiorstwo zatwierdzone lub ubiegające się o zatwierdzenie przestrzega przepisów krajowych dotyczących ochrony socjalnej, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa w portach lotniczych, które obowiązują we wszystkich państwach członkowskich, w których prowadzi działalność.

Artykuł 18

Warunki finansowe zatwierdzenia

1. Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie nie może znajdować się w stanie niewypłacalności ani nie może być wobec niego prowadzone postępowanie upadłościowe ani inne postępowanie tego rodzaju.
2. Organ zatwierdzający skrupulatnie ocenia, czy przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie jest w stanie wykazać, że:
  - a) może w każdym czasie spełnić swoje faktyczne i potencjalne obowiązki określone zgodnie z realistycznymi założeniami w okresie 24 miesięcy od rozpoczęcia działalności oraz
  - b) może spełnić założenia dotyczące kosztów stałych i operacyjnych związanych z działalnością określone w planie operacyjnym oraz zgodnie z realistycznymi założeniami w okresie trzech miesięcy od rozpoczęcia działalności, bez uwzględnienia ewentualnych dochodów z działalności.
3. Do celów oceny, o której mowa w ust. 1, każdy wnioskodawca przedkłada zbadane sprawozdania finansowe za dwa ostatnie lata finansowe.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

4. Do celów oceny, o której mowa w ust. 2, każdy wnioskodawca przedkłada plan operacyjny na okres co najmniej pierwszych trzech lat prowadzenia działalności. Plan operacyjny określa również szczegółowe powiązania finansowe wnioskodawcy z wszelkimi innymi rodzajami działalności gospodarczej, w jaką zaangażowany jest wnioskodawca bezpośrednio lub poprzez przedsiębiorstwa powiązane. Wnioskodawca przedkłada również wszelkie istotne informacje, a w szczególności następujące dane:

- a) przewidywany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na następne trzy lata;
- b) przewidywane rachunki przepływów pieniężnych i plany zachowania płynności finansowej na pierwsze trzy lata działalności;
- c) szczegółowe informacje dotyczące finansowania zakupu/leasingu sprzętu, w tym w przypadku leasingu warunki każdej umowy, jeżeli mają znaczenie.

#### Artykuł 19

##### Potwierdzenie dobrej reputacji

1. ~~Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie przedstawia dowody opłacenia podatków i składek na ubezpieczenie społeczne za ostatni rok w odniesieniu do państw członkowskich, w których prowadzi działalność, lub, jeżeli nie prowadzi działalności na terenie Unii, w odniesieniu do kraju pochodzenia.~~

2. ~~Przedsiębiorstwo przedstawia również dowody na to, że osoby, które będą odpowiedzialne za stałe i skuteczne zarządzanie działalnością przedsiębiorstwa mają dobrą reputację i nie została ogłoszona ich upadłość. W odniesieniu do obywateli państw członkowskich organ zatwierdzający za wystarczający dowód uznaje okazanie dokumentów wydanych przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę i jest zarejestrowane, lub państwa członkowskiego, w którym dana osoba ma stały adres zamieszkania, które to dokumenty potwierdzają spełnienie tych wymogów.~~

3. ~~Jeżeli państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę i jest zarejestrowane, lub państwo członkowskie, w którym dana osoba ma stały adres zamieszkania, nie wydaje dokumentów, o których mowa w ust. 2, to takie dokumenty zastępuje się oświadczeniem składanym pod przysięgą lub — w państwach członkowskich, gdzie nie ma przepisów regulujących składanie oświadczeń pod przysięgą — oficjalnym oświadczeniem składanym przez daną osobę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym, lub, w stosownych przypadkach, przed notariuszem lub posiadającym odpowiednie uprawnienia stowarzyszeniem zawodowym państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę i jest zarejestrowane, lub państwa członkowskiego, w którym dana osoba ma stały adres zamieszkania. Taki organ, notariusz lub uprawnione stowarzyszenie zawodowe wydają zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia złożonego pod przysięgą lub oficjalnego oświadczenia. [Popr. 301]~~

#### Artykuł 20

##### Kwalifikacje personelu

~~Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie wykazuje, że jego pracownicy mają kwalifikacje, doświadczenie zawodowe i staż pracy niezbędne do wykonywania działalności będącej przedmiotem wniosku o zatwierdzenie. **Właściwe organy państw członkowskich we współpracy z operatorami portów lotniczych i odnośnymi partnerami społecznymi ustanawiają i uzasadniają wymogi odnoszące się do kwalifikacji, doświadczenia zawodowego i stażu pracy pracownika. Właściwe organy danego państwa członkowskiego monitorują stosowanie tych wymogów. Ponadto właściwa instytucja unijna, właściwe organy państw członkowskich, operatorzy portów lotniczych i partnerzy społeczni ustanawiają na poziomie Unii ogólne normy szkoleniowe dla pracowników obsługi naziemnej. Wraz z opracowaniem wiążących unijnych standardów minimalnych dotyczących nauki zawodu i dalszych szkoleń państwa członkowskie wdrażają je i monitorują, aby zagwarantować jak najwyższe standardy bezpieczeństwa w całej Unii.** [Popr. 302]~~

#### Artykuł 21

##### Instrukcja operacyjna

~~Przedsiębiorstwo ubiegające się o zatwierdzenie przedstawia instrukcję operacyjną dla odpowiednich czynności zawierającą następujące informacje:~~

- a) ~~schemat organizacyjny, dane kadry zarządzającej, opis zadań i obowiązków, odpowiedzialność;~~
- b) ~~zdolność do bezpiecznego prowadzenia działalności w warunkach portu lotniczego;~~
- c) ~~politykę w zakresie sprzętu;~~
- d) ~~wymogi dotyczące kwalifikacji personelu oraz odpowiednie wymogi w zakresie szkoleń i plan szkoleń;~~
- da) procedury służące zapobieganiu wypadkom i obrażeniom w miejscu pracy; [Popr. 303]**
- e) ~~procedury dotyczące bezpieczeństwa i zarządzania jakością;~~

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- f) standardowe procedury obsługi, w tym koordynacja z użytkownikami portów lotniczych i zarządzającymi portami lotniczymi, koordynacja działań oraz szczególne procedury obsługi dotyczące klientów szczególnych;
- g) politykę reagowania w sytuacjach awaryjnych;
- h) procedury zarządzania w zakresie ochrony.

#### Artykuł 22

##### Wymogi w zakresie ubezpieczenia

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portów lotniczych wykonujący własną obsługę naziemną na terenie Unii posiadają ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody związane z działalnością w zakresie obsługi naziemnej, które zostały poniesione na terytorium państwa członkowskiego i wobec których istnieje prawo do rekompensaty.

**1a. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1, gwarantuje pełną rekompensatę za szkody związane z uszkodzeniem lub zaginięciem sprzętu medycznego lub pomocniczego używanego przez niepełnosprawnych pasażerów lub pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej. [Popr. 304]**

2. Komisja jest ~~uprawniona do określenia dalszych szczegółowych wymogów~~ **określa dalsze szczegółowe wymogi** w zakresie ubezpieczenia i minimalnych kwot ubezpieczenia w akcie delegowanym zgodnie z art. 42. **[Popr. 305]**

#### Artykuł 23

##### Okres ważności zatwierdzenia

1. Zatwierdzenie jest ważne przez okres ~~pięciu~~ **dziesięciu** lat. **[Popr. 306]**

**1a. W przypadku nieprzestrzegania art. 34 i 40 zatwierdzenie wygasa lub zostaje zawieszona. Naruszenie art. 34 i 40 w trakcie procedury zatwierdzania prowadzi do odmowy wydania zatwierdzenia. [Popr. 307]**

2. Zatwierdzenie jest ważne w odniesieniu do kategorii lub podkategorii określonych w zatwierdzeniu.

3. Operator usług obsługi naziemnej jest w stanie w każdym czasie wykazać na żądanie właściwego organu zatwierdzającego, że spełnia wszystkie wymogi niniejszego rozdziału.

4. Organ zatwierdzający monitoruje zgodność z wymogami niniejszego rozdziału. W każdym razie organ ten sprawdza zgodność z tymi wymogami w następujących przypadkach:

- a) jeżeli podejrzewa się wystąpienie potencjalnego problemu;
- b) na żądanie organu zatwierdzającego innego państwa członkowskiego lub
- c) na żądanie Komisji.

5. Zatwierdzenie przekazuje się do ponownego zatwierdzenia, jeżeli przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej:

- a) nie rozpoczęło działalności w terminie dwunastu miesięcy od daty zatwierdzenia lub
- b) zaprzestało działalności na okres dłuższy niż dwanaście miesięcy.

6. Przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej powiadamia organ zatwierdzający:

- a) z wyprzedzeniem o wszelkich istotnych zmianach dotyczących skali swojej działalności;
- b) w przypadku rozpoczęcia postępowania upadłościowego w odniesieniu do przedsiębiorstwa.

#### Artykuł 24

##### Cofnięcie zatwierdzenia

1. Organ zatwierdzający może w każdej chwili cofnąć zatwierdzenie, jeżeli operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie spełniają, z własnej winy, kryteriów określonych w niniejszym rozdziale. O przyczynach cofnięcia powiadamia się zainteresowanego operatora lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną oraz organy zatwierdzające w pozostałych państwach członkowskich.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

2. Organ zatwierdzający wycofuje zatwierdzenie, jeżeli operator usług obsługi naziemnej świadome lub w wyniku zaniedbania udziela organowi zatwierdzającemu fałszywych informacji dotyczących ważnych zagadnień.

**2a. Nieprzestrzeganie art. 34 i 40 prowadzi automatycznie do wycofania, zawieszenia lub odmowy wydania zatwierdzenia. [Popr. 308]**

#### Artykuł 25

##### Decyzje w sprawie zatwierdzenia

1. Organ zatwierdzający podejmuje decyzję w sprawie wniosku w najbliższym możliwym terminie, jednak nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od daty otrzymania wszystkich niezbędnych informacji, uwzględniając wszystkie dostępne materiały dowodowe. Decyzję przekazuje się wnioskodawcy oraz organom zatwierdzającym w pozostałych państwach członkowskich. W odmowie należy określić jej przyczyny.

**1a. Procedura wydawania zatwierdzeń jest przejrzysta i niedyskryminacyjna oraz nie może w praktyce ograniczać dostępu do rynku lub swobody w wykonywaniu obsługi własnej w większym stopniu, niż zezwalają na to postanowienia niniejszego rozporządzenia. [Popr. 309]**

2. Zatwierdzenia nie wydaje się tylko w sytuacji, gdy operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie spełniają, z własnej winy, kryteriów określonych w niniejszym rozdziale **oraz nie przestrzegają art. 34 i 40. [Popr. 310]**

3. Procedury wydawania i wycofywania zatwierdzeń są publikowane przez organ zatwierdzający, który powiadamia o tym Komisję.

#### Artykuł 26

##### Wzajemne uznawanie zatwierdzeń

Zatwierdzenie wydane w państwie członkowskim zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału uprawnia operatora do świadczenia usług obsługi naziemnej, zarówno w charakterze operatora usług obsługi naziemnej, jak i użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną, we wszystkich państwach członkowskich na warunkach określonych w zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla ograniczeń dostępu do rynku nałożonych zgodnie z art. 6 i 14.

#### Rozdział V

##### Obowiązki zarządzających portami lotniczymi i podmiotów dysponujących scentralizowaną infrastrukturą

#### Artykuł 27

##### Dostęp do scentralizowanej infrastruktury i urzędzeń

1. Przepisy niniejszego artykułu stosuje się tylko do portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.

2. Zarządzający portem lotniczym publikuje wykaz scentralizowanej infrastruktury w porcie lotniczym, **o ile jeszcze tego nie uczynił. [Popr. 311]**

3. Zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą może być zastrzeżone na rzecz zarządzającego portem lotniczym lub innego podmiotu, który może zobowiązać operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną do korzystania z tej infrastruktury. Zarządzanie tą infrastrukturą odbywa się w przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny sposób.

4. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący zarządzającego portem lotniczym podejmują, w sposób obiektywny i po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym, decyzję dotyczącą infrastruktury, która ma być scentralizowana. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący zarządzającego portem lotniczym dopilnowują, aby wszelka infrastruktura i urzędzenia objęte definicją „scentralizowanej infrastruktury” były określone jako takie i aby w odniesieniu do takiej infrastruktury i urzędzeń były spełnione wymogi określone w niniejszym rozdziale.

5. Jeżeli Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie zgadza się z decyzją zarządzającego portem lotniczym w przedmiocie scentralizowania lub niescentralizowania danej infrastruktury lub zakresu takiego scentralizowania, może zwrócić się do niezależnego organu nadzorującego **lub innego właściwego organu** danego państwa członkowskiego **lub do organów utworzonych zgodnie z art. 6 ust. 5 i art. 11 ust. 2 dyrektywy 2009/12/WE o podjęciu zbadanie uzasadnienia** decyzji **podjętej przez zarządzającego portem lotniczym w celu sprawdzenia**, czy ~~dana infrastruktura~~ powinna być scentralizowana czy nie i w jakim zakresie **uzasadnienie jest ważne. [Popr. 312]**

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

6. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną mają swobodny dostęp do infrastruktury portu lotniczego, scentralizowanej infrastruktury i urządzeń w porcie lotniczym w zakresie niezbędnym do umożliwienia im wykonywania swojej działalności. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą lub, w odpowiednich przypadkach, organ publiczny lub inny organ kontrolujący zarządzającego portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą może uzależnić ten dostęp od warunków, które muszą być istotne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

7. Powierznię dostępną do celów obsługi naziemnej w porcie lotniczym dzieli się pomiędzy poszczególnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną, z uwzględnieniem nowych podmiotów, w zakresie niezbędnym do wykonywania przez nich swoich praw i umożliwienia skutecznej i uczciwej konkurencji, na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad i kryteriów. **W razie potrzeby zarządzający portem lotniczym może anulować dotychczasowy podział tej powierzchni i podzielić ją na nowo.** [Popr. 313]

8. Jeżeli decyzja w sprawie zakresu scentralizowanej infrastruktury trafia do niezależnego organu nadzorującego zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu, stosuje się procedurę określoną w art. 6 **ust. 3, 4 lub 5** dyrektywy 2009/12/WE. [Popr. 314]

#### Artykuł 28

##### Oplaty z tytułu scentralizowanej infrastruktury i urządzeń **portu lotniczego** [Popr. 315]

1. Przepisy niniejszego artykułu stosuje się tylko do portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie.

2. Jeżeli korzystanie z infrastruktury scentralizowanej lub urządzeń portu lotniczego podlega opłacie, to zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą dopilnowują, aby wysokość opłaty została określona na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.

3. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą są uprawnieni do odzyskiwania kosztów i odpowiedniego zwrotu z aktywów z pobieranych opłat. Opłaty stanowią wynagrodzenie za **udostępnienie infrastruktury lub za usługę.** [Popr. 316]

4. Wszelkie opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala się na poziomie poszczególnych portów lotniczych po zasięgnięciu opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą dostarczają co rok Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstwom świadczącym usługi obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym informacje na temat składników stanowiących podstawę do wyznaczenia opłat, **z zastrzeżeniem, że wszystkie wspomniane powyżej strony zobowiązują się do utrzymania przez cały czas tych informacji w ścisłej tajemnicy.** Informacje te zawierają co najmniej: [Popr. 317]

a) wykaz świadczonych usług i infrastruktury udostępnianej w zamian za opłaty;

b) metodykę ustalania opłat;

c) ogólną strukturę kosztową w odniesieniu do obiektów i usług, których dotyczą opłaty;

d) przychody z poszczególnych opłat, **oraz** całkowity koszt usług, których dotyczą takie opłaty, **oraz zwrot z aktywów;** [Popr. 318]

e) wszelkie finansowanie ze źródeł publicznych dotyczące obiektów i usług, których dotyczą opłaty;

**ea) prognozy sytuacji danego portu lotniczego w odniesieniu do opłat za obsługę naziemną, wzrostu ruchu i planowanych inwestycji w infrastrukturę;** [Popr. 319]

f) prognozowane skutki proponowanych dużych inwestycji pod względem przepustowości portu lotniczego.

5. Zarządzający portem lotniczym publikuje wysokość opłat, w tym szczegółowy wykaz świadczonych usług, aby wykazać, że opłaty pobierane za udostępnianie scentralizowanej infrastruktury, ~~powierznię do wykonywania obsługi naziemnej i niezbędne usługi związane z wykonywaniem usług obsługi naziemnej~~ są wykorzystywane wyłącznie do odzyskiwania całości lub części związanych z tym kosztów. W stosownych przypadkach podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą powiadamia zarządzającego portem lotniczym o wysokości opłat wraz ze szczegółowym wykazem świadczonych usług. [Popr. 320]

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

5a. Jeżeli korzystanie z urządzeń portu lotniczego innych niż te zdefiniowane jako infrastruktura scentralizowana podlega opłacie, to jej wysokość jest określana na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.

Państwa członkowskie mogą zezwolić zarządzającemu siecią portów lotniczych zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2009/12/WE na stosowanie wspólnego i przejrzystego systemu opłat. [Popr. 321]

6. Jeżeli Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie zgadza się z opłatą wyznaczoną przez zarządzającego portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą, może zwrócić się do niezależnego organu nadzorującego **lub innego właściwego organu** danego państwa członkowskiego **lub do organów utworzonych zgodnie z art. 6 ust. 5 i art. 11 ust. 2 dyrektywy 2009/12/WE** o podjęcie decyzji o wysokości opłaty. [Popr. 322]

7. Jeżeli ~~decyzja~~ **brak porozumienia** w sprawie wysokości opłat trafia do niezależnego organu nadzorującego zgodnie z ust. 6 ~~niniejszego artykułu~~, stosuje się procedurę określoną w art. 6 dyrektywy 2009/12/WE **decyzja o wysokości opłat nie wchodzi w życie, dopóki niezależny organ nadzorujący nie przeanalizuje sprawy. Jeżeli niezależny organ nadzorujący zgadza się z decyzją w sprawie wysokości opłat za obsługę naziemną, podjętą przez zarządzającego infrastrukturą, opłaty mogą zostać odzyskane za okres, który upłynął od momentu podjęcia pierwotnej decyzji.** [Popr. 323]

#### Artykuł 29

#### Separacja prawna

1. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż ~~2~~ **5** mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, jeżeli zarządzający portem lotniczym lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą świadczą usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, to ~~powołują oddzielny podmiot prawny do świadczenia takich usług~~ **zapewniają ścisłe rozdzielenie księgowości dotyczącej działalności w zakresie obsługi naziemnej od księgowości dotyczącej wszelkiej innej działalności, jaką mogą podejmować.**

~~Podmiot ten jest niezależny pod względem formy prawnej, organizacji i decyzyjności~~ **Należy oddzielić księgowość podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, w szczególności od księgowości wszelkich** podmiotów prowadzących działania w zakresie zarządzania infrastrukturą portu lotniczego, jeżeli zarządzający portem lotniczym wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich, i od **księgowości** podmiotów prowadzących działania w zakresie scentralizowanej infrastruktury, jeżeli podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykonuje usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich.

2. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż ~~2~~ **5** mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie, osoby odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego lub zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą nie mogą należeć bezpośrednio lub pośrednio do struktury ~~niezależnego~~ podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej.

3. ~~Podmiot prawny świadczący~~ **Podmioty świadczące** usługi obsługi naziemnej, o ~~którym~~ **których** mowa w ust. 1, nie ~~może~~ **mogą** otrzymywać finansowego subsydiowania skrośnego z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem infrastrukturą portu lotniczego ~~w przypadkach, kiedy zarządzający portem lotniczym świadczy usługi obsługi naziemnej, ani z działalności aeronautycznej związanej z zarządzaniem scentralizowaną infrastrukturą w przypadkach, kiedy podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą świadczy usługi obsługi naziemnej, które to subsydiowanie umożliwiłoby podmiotowi prawnemu świadczącemu usługi obsługi naziemnej obniżenie~~ **celu obniżenia** cen stosowanych wobec osób trzecich z tytułu usług obsługi naziemnej.

4. Do celów niniejszego artykułu „działalność aeronautyczna” zarządzającego portem lotniczym oznacza wszelką działalność wykonywaną przez zarządzającego portem lotniczym w swoim porcie lotniczym, która jest związana ze świadczeniem usług lub udostępnianiem infrastruktury na rzecz użytkowników portu lotniczego, operatorów usług obsługi naziemnej w ramach ich działalności w transporcie lotniczym lub pasażerów lotniczych korzystających z portu lotniczego, np. pobieranie opłat lotniskowych, przydzielanie infrastruktury i urządzeń, środki zapewniające bezpieczeństwo i ochronę w porcie lotniczym. Działalność inna niż aeronautyczna obejmuje działalność w zakresie nieruchomości lub w sektorach innych niż transport lotniczy.

5. Na zakończenie każdego roku finansowego niezależny audytor bada ~~sytuację i oświadcza~~ **rozdzielną księgowość i potwierdza** publicznie, że nie wystąpiło ~~tego rodzaju~~ finansowe subsydiowanie skrośne ~~z działalności aeronautycznej w rozumieniu ust. 3.~~ Jeżeli podmiot ~~prawny~~ świadczący usługi obsługi naziemnej otrzymuje subsydiowanie skrośne z działalności innej niż aeronautyczna, to podmiot zarządzający infrastrukturą portu lotniczego lub podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą wykazują, że jest to zgodne z przepisami ust. 3. [Popr. 324]

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

## Rozdział VI

### Koordynacja czynności i jakość

#### Artykuł 30

##### Rola zarządzającego portem lotniczym w zakresie koordynacji usług obsługi naziemnej

1. Zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za właściwą koordynację obsługi naziemnej w swoim porcie lotniczym. Jako koordynator naziemny zarządzający portem lotniczym dopilnowuje w szczególności, aby czynności wykonywane przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną **oraz udostępnianie scentralizowanej infrastruktury** były zgodne z zasadami prowadzenia działalności obowiązującymi w porcie lotniczym określonymi w art. 31.

**Zarządzający portem lotniczym jest uprawniony do egzekwowania wspomnianych zasad prowadzenia działalności. Przyjęte środki powinny być przejrzyste, proporcjonalne i niedyskryminacyjne.**

**Jeżeli zarządzający portem lotniczym świadczy usługi obsługi naziemnej bądź bezpośrednio lub pośrednio kontroluje przedsiębiorstwo, które świadczy takie usługi, niezależny organ nadzorujący monitoruje właściwą koordynację usług obsługi naziemnej i egzekwowanie zasad prowadzenia działalności przez organ zarządzający.**

2. Ponadto w przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż **5 pięć** mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie:

- a) czynności wykonywane przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną **oraz udostępnianie scentralizowanej infrastruktury** są zgodne z minimalnymi normami jakości, o których mowa w art. 32;
- b) zarządzający portem lotniczym dopilnowuje, aby **pracowano odpowiedni plan awaryjny dotyczący** czynności wykonywane **wykonywanych** przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną **oraz by** były **one w miarę możliwości** skoordynowane za pomocą procedury współdecydowania dotyczącej portów lotniczych (ang. Airport Collaborative Decision Making – CDM) i odpowiedniego planu awaryjnego.

3. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają przepisów ~~UE~~ **Unii** dotyczących konkurencji.

4. Zarządzający portem lotniczym składa organowi ds. oceny skuteczności działania w ramach Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej coroczne sprawozdanie dotyczące stosowania środków określonych w ust. 2. Organ ds. oceny skuteczności działania przedkłada skonsolidowane sprawozdanie Komisji.

5. Zarządzający portem lotniczym zgłasza krajowemu organowi zatwierdzającemu wszelkie problemy związane z operatorami usług obsługi naziemnej lub użytkownikami portu lotniczego wykonującymi własną obsługę naziemną, **lub dostępnością scentralizowanej infrastruktury**, powstałe w danym porcie lotniczym. [Popr. 325]

#### Artykuł 30a

##### Obecność personelu kontaktowego reprezentującego każdego przewoźnika lotniczego

**W przypadku portów lotniczych, w których roczna wielkość ruchu przekracza dwa miliony pasażerów, każdy przewoźnik lotniczy dysponuje personelem kontaktowym lub jest prawnie reprezentowany. Ten personel kontaktowy, który może być operatorem obsługi naziemnej, jest uprawniony do podejmowania decyzji finansowych, operacyjnych i prawnych w imieniu przewoźnika lotniczego w danym porcie lotniczym.** [Popr. 326]

#### Artykuł 31

##### Zasady prowadzenia działalności

1. Do celów niniejszego artykułu „zasady prowadzenia działalności” obejmują wszelkie zasady ustanowione w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania portu lotniczego przez zarządzającego portem lotniczym, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy .

2. ~~Zarządzający~~ **Państwo członkowskie, zarządzający** portem lotniczym, organ publiczny lub inny organ kontrolujący port lotniczy mogą – **po przeprowadzeniu konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego i przedsiębiorstwami świadczącymi usługi obsługi naziemnej** – ustanowić zasady prowadzenia działalności, **aby zagwarantować właściwe funkcjonowanie portu lotniczego.** [Popr. 327]

3. Zasady prowadzenia działalności są zgodne z następującymi regułami:

- a) są stosowane w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do różnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego;

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- b) odnoszą się do zamierzonego celu;
- c) nie mogą, w praktyce, ograniczać dostępu do rynku lub swobody w wykonywaniu obsługi własnej do poziomu niższego niż przewidziano w niniejszym rozporządzeniu. **Zwłaszcza w przypadku naruszenia przepisów art. 34 i 40 należy jednak automatycznie ograniczyć dostęp do rynku lub wykonywanie własnej obsługi naziemnej. Nieprzestrzeganie przepisów art. 34 i 40 prowadzi automatycznie do wycofania, zawieszenia lub odmowy wydania licencji;** [Popr. 328]
- ca) **Zarządzający portem lotniczym, właściwy organ publiczny lub inny organ sprawujący kontrolę nad portem lotniczym ma swobodę wyboru odpowiednich środków i instrumentów w celu karania naruszeń zasad prowadzenia działalności lub nieprzestrzegania poleceń. Tego rodzaju odpowiednie środki wyraźnie obejmują kary umowne.** [Popr. 329]
4. Państwo członkowskie może, gdzie sytuacja tego wymaga, na wniosek zarządzającego portem lotniczym: [Popr. 330]
- a) **nakłada karę finansową, ogranicza lub zakazuje** operatorowi usług obsługi naziemnej lub użytkownikowi portu lotniczego wykonującemu własną obsługę naziemną świadczenia usług obsługi naziemnej lub wykonywania własnej obsługi naziemnej, jeśli taki operator lub użytkownik nie przestrzegają zasad prowadzenia działalności. **Państwa członkowskie podejmują decyzję zgodnie z niniejszym ustępem w terminie dwóch miesięcy po otrzymaniu wniosku przez zarządzającego portem lotniczym;** [Popr. 331]
- b) **zobowiązuje** operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym do uczestniczenia w uczciwej i niedyskryminacyjny sposób w wykonywaniu obowiązku użyteczności publicznej określonego w przepisach lub zasadach krajowych, w tym obowiązku zapewnienia ciągłości usługi.

## Artykuł 32

## Minimalne wymogi jakościowe

1. Do celów niniejszego artykułu „minimalne wymogi jakościowe” oznaczają wymogi w zakresie minimalnego poziomu jakości usług obsługi naziemnej.
2. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż ~~5 mln~~ **pięć milionów** pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, organ publiczny lub inny organ **po przeprowadzeniu konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego** lujący port lotniczy ustanawia minimalne wymogi jakościowe dotyczące wykonywania usług obsługi naziemnej **i infrastruktury scentralizowanej. Właściwy organ publiczny i Komisję informuje się o minimalnych wymogach jakościowych ustanowionych przez zarządzającego portem lotniczym oraz powiadamia się o nich właściwy organ publiczny, który w odpowiednich przypadkach może domagać się zmiany tych minimalnych wymogów jakościowych.**
- Takie wymogi muszą być spójne z zasadami i ustaleniami dotyczącymi bezpieczeństwa oraz systemami zarządzania bezpieczeństwem operatora portu lotniczego i zainteresowanych operatorów lotniczych, o czym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego** <sup>(1)</sup>.
3. Operatorzy usług obsługi naziemnej i, użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną **i zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, zarządzający infrastrukturą scentralizowaną** przestrzegają ~~takich~~ **wspomnianych** minimalnych norm jakości. Ponadto użytkownicy portu lotniczego i operatorzy usług obsługi naziemnej **oraz zarządzający portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, zarządzający infrastrukturą scentralizowaną** przestrzegają minimalnych norm jakości ~~w swoich~~ **we wzajemnych** stosunkach umownych.
4. Minimalne wymogi jakościowe obejmują w szczególności następujące obszary: wyniki operacyjne, szkolenia, **personelu, odpowiednie wyposażenie**, zapewnienie informacji i wsparcia dla pasażerów, w szczególności jak określono w rozporządzeniach (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> i (WE) nr 1107/2006, CDM, bezpieczeństwo, ochronę, środki na wypadek zagrożeń i ~~ochronę środowiska~~ **przestrzeganie wymogów środowiskowych.**
5. Minimalne wymogi jakościowe są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminacyjne i nie naruszają obowiązujących przepisów Unii, w tym rozporządzeń (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 1107/2006. Są spójne, proporcjonalne i istotne w odniesieniu do jakości operacji w porcie lotniczym. Pod tym względem należy odpowiednio uwzględnić jakość odprawy celnej, ochrony portu lotniczego i procedur imigracyjnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1.)



Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

6. Minimalne wymogi jakościowe są zgodne ze specyfikacjami określonymi przez Komisję. Komisja jest uprawniona do przyjęcia takich specyfikacji w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 42 w załączniku Ia.

7. ~~Przed ustaleniem takich norm zarządzający~~ **Właściwy organ danego państwa członkowskiego ma obowiązek interweniować bezpośrednio lub na zgłoszenie zarządzającego** portem lotniczym zasięga opinii Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego i operatorów usług obsługi naziemnej, **nakładając odpowiednie środki karne w przypadkach niezgodności z minimalnymi normami jakości. Odbywa się to zgodnie z następującą procedurą:**

— jeżeli operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie stosuje się do minimalnych wymogów jakościowych, zarządzający portem lotniczym niezwłocznie informuje go o nieprawidłowościach i przedstawia listę kryteriów, które muszą zostać spełnione; o nieprzebrzeganiu tych norm informuje także Komitet Użytkowników Portu Lotniczego i właściwy organ państwa członkowskiego;

— jeżeli w ciągu 6 miesięcy od przedstawienia takiej listy kryteriów operator usług obsługi naziemnej lub użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną nie zastosuje się w pełni do minimalnych wymogów jakościowych, zarządzający portem lotniczym, po konsultacji z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego, może zwrócić się z wnioskiem do państwa członkowskiego o nałożenie na danego operatora usług obsługi naziemnej lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną kar finansowych albo ograniczenie lub nałożenie całkowitego zakazu wykonywania usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym lub na terytorium danego państwa członkowskiego; jeżeli państwo członkowskie podejmuje działanie w odpowiedzi na taki wniosek zarządzającego portem lotniczym, niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz właściwy organ publiczny.

7a. Zarządzający portem lotniczym ustala rodzaj i zakres czynności wymaganych dla każdego z kryteriów minimalnych wymogów jakościowych w swym porcie lotniczym. Zarządzający portem lotniczym konsultuje się z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego w sprawie definicji, zakresu i sposobu oceny spełniania minimalnych wymogów jakościowych. Przed wprowadzeniem minimalnych wymogów jakościowych wszyscy operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną zostają przeszkoleni w zakresie ich zdolności do prawidłowej oceny spełnienia kryteriów minimalnych wymogów jakościowych.

7b. Co najmniej raz w roku zarządzający portem lotniczym informuje Komitet Użytkowników Portu Lotniczego o zakresie przestrzegania przez operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną obowiązujących minimalnych wymogów jakościowych.

7c. Bez uszczerbku dla ust. 1–7 zarządzający portem lotniczym, oceniając zgodność usług obsługi naziemnej z minimalnymi wymogami jakościowymi, zwraca uwagę na kwestię bezpieczeństwa oraz podejmuje właściwe działania w oparciu o standardowe procedury, jeżeli uzna, że bezpieczeństwo portu lotniczego jest zagrożone.

7d. Wszystkie minimalne wymogi jakościowe, w tym kryteria ilościowe, jeżeli takowe mają zastosowanie, są publicznie dostępne. Przed każdą aktualizacją lub zmianą minimalnych wymogów jakościowych zarządzający portem lotniczym konsultuje się z Komitetem Użytkowników Portu Lotniczego i operatorami usług obsługi naziemnej działającymi w porcie lotniczym. [Popr. 332]

#### Artykuł 33

##### Obowiązki w zakresie sprawozdawczości dotyczącej wykonywania usług obsługi naziemnej

1. W przypadku portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie, operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną składają Komisji sprawozdania ze swoich wyników operacyjnych.

2. ~~Komisja jest uprawniona do przyjęcia szczegółowych specyfikacji dotyczących treści i rozpowszechniania obowiązkowych sprawozdań w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 42.~~ [Popr. 333]

#### Artykuł 34

##### Szkolenie

1. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną dopilnowują, aby ich pracownicy zajmujący się świadczeniem usług obsługi naziemnej, w tym kadra zarządzająca i nadzorująca, regularnie uczestniczyli w specjalistycznych **ujednoliconych na szczeblu europejskim szkoleniach zawodowych** i okresowych, szkoleniach umożliwiających im wykonywanie przydzielonych zadań i **zapobieganie wypadkom i zranieniom. Właściwa instytucja europejska lub właściwy organ we współpracy z właściwymi organami państw członkowskich, operatorami portów lotniczych i partnerami społecznymi ustanawia ambitne i wiążące normy**

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

*minimalne, aby zapewnić najwyższą jakość edukacji i szkoleń pracowników w sektorze obsługi naziemnej. Normy te są systematycznie aktualizowane i rozwijane, aby przyczyniały się do jakości działań pod względem niezawodności, odporności, bezpieczeństwa i ochrony oraz stwarzały równe szanse dla operatorów. Właściwe organy państw członkowskich monitorują spełnianie norm w zakresie edukacji i szkoleń przy użyciu odpowiednich środków. Dopóki dane lotnisko nie spełni wymaganych norm, następuje zawieszenie, wycofanie lub odmówienie zatwierdzenia uprawnień odnośnych operatorów. Taka procedura przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa w europejskim transporcie lotniczym. Możliwe jest polecenie przeprowadzenia okresowych szkoleń na koszt danych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną. [Popr. 334]*

2. Każdy pracownik zajmujący się świadczeniem usług obsługi naziemnej **regularnie** odbywa ~~co najmniej dwudniowe szkolenie~~ **teoretyczne i praktyczne podstawowe kursy szkoleniowe, jak również kursy szkoleniowe** dotyczące zadań przydzielonych takiemu pracownikowi. **Właściwe organy państw członkowskich we współpracy z odnośnymi operatorami portu lotniczego i partnerami społecznymi określają szczegóły dotyczące dodatkowych szkoleń specjalistycznych związanych z pracą w porcie lotniczym, a także częstotliwość i minimalny czas trwania takich dodatkowych szkoleń. Pomyślny wynik testu praktycznego i teoretycznego jest potwierdzeniem nabycia odpowiednich umiejętności i wiedzy. Koszty szkolenia pokrywa w całości pracodawca.** Każdy pracownik odbywa odpowiednie szkolenie ~~przy obejmowaniu~~ **przed objęciem** nowego stanowiska lub ~~przy przydzieleniu pracownikowi nowego zadania~~ **rozpoczęciem wykonywania nowo wyznaczonych zadań.** [Popr. 335]

3. **Konkretny zakres testów sprawdzających i szkoleń, jak również ich właściwe przeprowadzenie ujednotacza się na szczeblu europejskim, a właściwe organy państw członkowskich dbają o regulację i monitorowanie.** W zależności od danej czynności obsługi naziemnej ~~szkolenie obejmuje~~ **szkolenia i testy obejmują** co najmniej: [Popr. 336]

- a) ochronę, w tym kontrolę w zakresie ochrony, ochronę operacji, wyposażenie w zakresie ochrony i zarządzanie zagrożeniami dla bezpieczeństwa;
- b) towary niebezpieczne;
- c) bezpieczeństwo w części lotniczej lotniska, w tym filozofię bezpieczeństwa, przepisy dotyczące bezpieczeństwa, zagrożenia, czynniki ludzkie, oznakowanie i sygnalizację w części lotniczej lotniska, zapobieganie uszkodzeniom wywołanym przez ciała obce, ochronę osobistą, wypadki/incydenty/zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz nadzór nad bezpieczeństwem w części lotniczej lotniska;
- d) szkolenie dla kierowców w części lotniczej lotniska, w tym ogólne obowiązki i procedury (procedury dotyczące ograniczonej widoczności), wyposażenie pojazdów, zasady lotniskowe oraz rozplanowanie obszarów do ruchu i manewrowania;
- e) operacje związane z urządzeniami wspomagania naziemnego (GSE) i zarządzanie takimi urządzeniami, w tym ich utrzymanie i czynności wykonywane z wykorzystaniem takich urządzeń;
- f) kontrolę ładunku, w tym ogólną biegłość i znajomość zagadnień z zakresu ciężaru i wyważenia, strukturalne ograniczenia ładunku statku powietrznego, urządzenia do ładowania pojedynczych ładunków, ładowanie ładunków masowych, karty ładunku, tabele/wykresy wyważenia, instrukcje i raporty ładunku, komunikaty dotyczące ładunku i kontrolę ładunku towarów niebezpiecznych;
- g) szkolenie funkcjonalne w zakresie obsługi pasażerów, **przy czym szczególną uwagę należy poświęcić pasażerom o specjalnych potrzebach, w szczególności tym o ograniczonej sprawności ruchowej bądź pasażerom niepełnosprawnym**, w tym szkolenie w zakresie obsługi rękawa oraz w zakresie informacji i wsparcia dla pasażerów zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 1107/2006; [Popr. 337]
- h) szkolenie funkcjonalne w zakresie obsługi bagażu;
- i) szkolenie w zakresie obsługi i ładunku statku powietrznego;
- j) ruch naziemny statku powietrznego, w tym operacje ruchu naziemnego statków powietrznych, eksploatację sprzętu, procedury podłączania i rozłączania sprzętu ze statkiem powietrznym, sygnalizację ręczną w ruchu naziemnym statków powietrznych, ustawianie statku powietrznego na ziemi i wspomaganie ruchu naziemnego statków powietrznych;
- k) obsługę ładunków towarowych i poczty, w tym obowiązujące zakazy i ograniczenia dotyczące handlu towarami;
- l) szkolenie w zakresie koordynacji postoju statków powietrznych;
- m) ochronę środowiska, w tym usuwanie wycieków, gospodarkę ściekami i usuwanie odpadów;

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- n) środki awaryjne, **udzielanie pierwszej pomocy** i zarządzanie na wypadek zagrożenia; [Popr. 338]
- o) systemy sprawozdawcze;
- p) zewnętrzną kontrolę jakości;

**pa) środki ochrony przed zawodowymi zagrożeniami zdrowia pracowników usług obsługi naziemnej.** [Popr. 339]

4. Każdy operator usług obsługi naziemnej i użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną składa zarządzającemu portem lotniczym coroczne sprawozdanie na temat zgodności z obowiązkiem przeprowadzania szkoleń.

#### Artykuł 35

##### Podwykonawstwo

1. Nie naruszając przepisów ust. 2, 3 i 4, ~~operatorzy usług agencji~~ obsługi naziemnej mogą korzystać z podwykonawstwa. **Artykuł 34 i 40 w takim samym stopniu ma zastosowanie do podwykonawców.** [Popr. 340]

~~2. Użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną mogą podzlecać usługi obsługi naziemnej tylko w przypadku czasowej niezdolności do wykonywania własnej obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.~~ [Popr. 341]

3. Podwykonawcy nie mogą podzlecać usług obsługi naziemnej.

4. Operator usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 11 ust. 1, nie może podzlecać usług obsługi naziemnej, chyba że jest czasowo niezdolny do świadczenia takich usług obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.

5. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy **dla danej kategorii usług**, dopilnowują, aby ~~podwykonawcy~~ **podwykonawca wypełniał** obowiązki ciężące na operatorach usług obsługi naziemnej określone w niniejszym rozporządzeniu. [Popr. 342]

**5a. Na podwykonawstwo zezwala się wyłącznie operatorom, którzy dowiedli swoich kwalifikacji i niezawodności.** [Popr. 343]

**5b. Każdy operator usług obsługi naziemnej i każdy użytkownik portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, który korzysta z usług co najmniej jednego podwykonawcy, ponosi odpowiedzialność finansową za podwykonawstwo.** [Popr. 344]

**5c. Organizator przetargu może ograniczyć liczbę podwykonawców, gdy jest to konieczne ze względów związanych z dostępnością miejsca lub przepustowością.** [Popr. 345]

6. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z ~~co najmniej~~ jednego podwykonawcy **dla danej kategorii usług**, powiadamiają zarządzającego portem lotniczym o nazwie i czynnościach wykonywanych przez ~~danych podwykonawców~~ **danego podwykonawcę.** [Popr. 346]

7. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej ubiega się o zatwierdzenie w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z procedurą selekcyjną określoną w art. 7, to wskazuje liczbę, czynności i nazwy podwykonawców, których zamierza zatrudnić.

#### Rozdział VII

##### Stosunki międzynarodowe

#### Artykuł 36

##### Stosunki z państwami trzecimi

1. **Państwo członkowskie może całkowicie lub częściowo zawiesić zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia w stosunku do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego pochodzących z państwa trzeciego, o czym mowa w ust. 1, zgodnie z prawem Unii** [Popr. 348] i bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych Unii Komisja może, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 43 ust. 3, podjąć decyzję

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

~~o podjęciu przez państwo lub państwa członkowskie działań, włącznie z całkowitym lub częściowym zawieszeniem prawa dostępu do rynku usług obsługi naziemnej na swoim terytorium, w stosunku do operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z danego państwa trzeciego, aby przeciwdziałać dyskryminacyjnemu zachowaniu takiego państwa trzeciego, jeżeli w każdym przypadku, gdy okaże się, że państwo trzecie w odniesieniu do dostępu do rynku usług obsługi naziemnej lub wykonywania obsługi własnej obsługi naziemnej; [Popr. 347]~~

- a) nie traktuje de jure lub de facto operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z państwa członkowskiego w sposób porównywalny do tego, w jaki to państwo członkowskie traktuje w swoich portach lotniczych operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z tego państwa trzeciego; lub
  - b) traktuje de jure lub de facto operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z państwa członkowskiego w sposób mniej korzystny niż własnych operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną; lub
  - c) traktuje operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z innych państw trzecich w sposób bardziej uprzywilejowany niż operatorów usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną pochodzących z państwa członkowskiego.
2. Za operatora usług obsługi naziemnej lub użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną pochodzących z państwa trzeciego uznaje się osoby prawne lub fizyczne zarejestrowane zgodnie z prawem takiego państwa trzeciego i posiadające swoją siedzibę, administrację centralną lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium takiego państwa trzeciego.
3. Unia lub państwa członkowskie dopilnowują, w odniesieniu do praw dostępu do rynku w państwach trzecich, aby nie dochodziło do nierównego traktowania unijnych użytkowników portu lotniczego świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich i innych unijnych operatorów usług obsługi naziemnej.

## Rozdział VIII

### Obowiązki w zakresie sprawozdawczości i monitorowania

#### Artykuł 37

##### Obowiązki państw członkowskich w zakresie sprawozdawczości

1. Do dnia 1 lipca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz portów lotniczych podlegających co najmniej jednemu ograniczeniu dostępu do rynku obsługi naziemnej określonego w art. 6 ust. 2 lub w art. 14.
2. Do dnia 1 lipca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną, którzy zostali zatwierdzeni przez dane państwo członkowskie zgodnie z rozdziałem IV.

#### Artykuł 38

##### Opublikowanie wykazu portów lotniczych

Do końca każdego roku Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* następujące informacje:

- a) wykaz unijnych portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 5 mln pasażerów lub 100 000 ton ładunku rocznie;
- b) wykaz unijnych portów lotniczych, w których wielkość ruchu w ciągu co najmniej trzech ostatnich lat wynosiła nie mniej niż 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku rocznie;
- c) wykaz unijnych portów lotniczych otwartych dla ruchu komercyjnego;
- d) wykaz portów lotniczych podlegających ograniczeniom zgodnie z art. 6 ust. 2 lub art. 14;
- e) wykaz operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną zatwierdzonych zgodnie z rozdziałem IV.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

Artykuł 39

Sprawozdanie dotyczące oceny i informacji

1. W terminie ~~5~~ **trzech** lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszego rozporządzenia. W sprawozdaniu dokonuje się w szczególności oceny ~~wszelkich istotnych~~ skutków dotyczących jakości usług obsługi naziemnej, **jak i** zatrudnienia i warunków pracy. W sprawozdaniu ~~uwzględnia się następujący zestaw~~ **dokonuje się analizy następujących** wskaźników i kryteriów ~~dla danej próby portów lotniczych~~: **[Popr. 349]**

- a) średnią liczbę operatorów usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii w odniesieniu do 11 kategorii usług;
- b) liczbę użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną w każdym porcie lotniczym Unii w odniesieniu do 11 kategorii usług;
- c) liczbę portów lotniczych, w których liczba operatorów usług obsługi naziemnej jest ograniczona, wraz z wartością ograniczenia;
- d) liczbę przedsiębiorstw zatwierdzonych przez państwo członkowskie a działających w innym państwie członkowskim;
- e) opinię zainteresowanych stron na temat systemu zatwierdzania (kryteria zatwierdzania, zagadnienia związane z wykonaniem, cena, **procedura administracyjna** itp.); **[Popr. 350]**
- f) liczbę operatorów usług obsługi naziemnej i użytkowników portów lotniczych wykonujących własną obsługę naziemną działających w Unii (ogółem);
- g) ceny i system zarządzania w zakresie scentralizowanej infrastruktury w każdym porcie lotniczym;
- h) udział rynkowy zarządzającego portem lotniczym w obsłudze naziemnej w każdym porcie lotniczym w odniesieniu do 11 kategorii usług;
- i) udział rynkowy użytkowników portu lotniczego wykonujących obsługę naziemną na rzecz osób trzecich w odniesieniu do wszystkich kategorii usług;
- j) wypadki **i incydenty dotyczące bezpieczeństwa**, które obejmowały usługi obsługi naziemnej; **[Popr. 351]**
- k) opinię zainteresowanych stron na temat jakości usług obsługi naziemnej w portach lotniczych pod względem kompetencji personelu, ochrony środowiska, ochrony i koordynacji działań (CDM, środki na wypadek zagrożenia, szkolenie w warunkach portu lotniczego, podwykonawstwo);
- l) minimalne normy jakościowe dla przedsiębiorstw wykonujących obsługę naziemną **w każdym porcie lotniczym Unii w odniesieniu do 11 kategorii usług wymienionych w załączniku I; weryfikacja zależności między opóźnieniami spowodowanymi przez operatorów usług obsługi naziemnej i minimalnymi normami jakościowymi**; **[Popr. 352]**
- m) ~~szkolenia~~ **stan szkoleń i doszkoleń w odniesieniu do dziedzin wymienionych w art. 34 ust. 3 lit. a)–pa); sprawdzenie zależności między opóźnieniami spowodowanymi przez operatorów usług obsługi naziemnej a szkoleniami i doszkoleniami**; **[Popr. 353]**
- n) przejmowanie pracowników i związany z tym wpływ na ochronę pracowników, **w szczególności liczbę pracowników objętych transferem oraz liczbę pracowników dobrowolnie przyjmujących wypowiedzenie, w przypadku zmiany dostawcy usług obsługi naziemnej oraz; zmiany w wysokości płac pracowników objętych transferem i liczbę spraw wniesionych do sądów pracy w związku z przejściami**; **[Popr. 354]**
- o) warunki zatrudnienia i pracy w sektorze obsługi naziemnej, **a szczególnie rozwój płac i wynagrodzeń w porównaniu z rozwojem cen obsługi, jak również w porównaniu ze zmianami w wydajności ogółu usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym i usług obsługi naziemnej świadczonych przez poszczególnych usługodawców**. **[Popr. 355]**

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

2. Komisja i państwa członkowskie współpracują w zakresie gromadzenia informacji na potrzeby sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.
3. Na podstawie tego sprawozdania Komisja może, **w ścisłej współpracy z Parlamentem Europejskim**, podjąć decyzję dotyczącą konieczności zmiany niniejszego rozporządzenia. [Popr. 356]

## Rozdział IX

## Ochrona socjalna

## Artykuł 40

## Ochrona socjalna

~~Bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem innych przepisów prawa unijnego, państwa~~ **Państwa** członkowskie mogą podejmować działania niezbędne w celu zapewnienia **prawie gwarantują, by personel przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich lub wykonujący własną obsługę naziemną korzystał z odpowiedniego poziomu** ochrony ~~praw pracowników~~ **socjalnej oraz godziwych warunków pracy, również w przypadku podwykonawstwa i w kontekście umów o usługę. Jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego stwierdzą, że dane lotnisko nie spełnia wymaganych norm, następuje zawieszenie, wycofanie lub odmowa zatwierdzenia uprawnień operatorów lub odnośnych usług własnej obsługi naziemnej do czasu ponownego osiągnięcia wymaganego poziomu usług.** [Popr. 361]

## Rozdział X

## Odwołanie od decyzji lub poszczególnych środków

## Artykuł 41

## Prawo do odwołania

1. Państwa członkowskie lub, w stosownych przypadkach, zarządzający portami lotniczymi dopilnowują, aby każda strona mająca uzasadniony interes prawny miała prawo odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych zgodnie z art. 6 ust. 2, art. 7–10, art. 13, art. 23 i art. 24, art. 27, art. 28, art. 31 i art. 32.
2. Odwołanie można wnieść do sądu krajowego lub organu publicznego innego niż zarządzający portem lotniczym, który, w stosownych przypadkach, jest niezależny od organu publicznego sprawującego kontrolę nad zarządzającym portem lotniczym. W przypadkach określonych w niniejszym rozporządzeniu odwołanie wnosi się do niezależnego organu nadzorującego.

## Rozdział XI

## Przepisy dotyczące uprawnień wykonawczych i delegowanych

## Artykuł 42

## Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w artykułach 22, 32 i 33, powierza się na czas nieokreślony od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 22, 32 i 33 może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 22, 32 i 33 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski lub Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 43

##### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

#### Rozdział XII

##### Przepisy końcowe

#### Artykuł 44

##### Uchylenie

Dyrektywa 96/67/WE traci moc ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 45

##### Przepisy przejściowe

1. Operatorzy wybrani zgodnie z art. 11 dyrektywy 96/67/WE przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują upoważnienie na warunkach określonych w dyrektywie 96/67/WE do zakończenia pierwotnie zaplanowanego czasu trwania wyboru.
2. W przypadku portów lotniczych, gdzie wybrano tylko dwóch operatorów na daną kategorię usług zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/67/WE, a gdzie wymagany jest wybór co najmniej trzech operatorów na mocy art. 6 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, organizuje się procedurę selekcyjną zgodnie z art. 7–13 niniejszego rozporządzenia, tak aby wybrać trzeciego operatora, który będzie mógł rozpocząć działalność nie później niż w terminie ~~jednego roku~~ **trzech lat** od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. **[Popr. 357]**
3. Zatwierdzenia wydane zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE zachowują ważność do chwili ich wygaśnięcia i w każdym wypadku nie dłużej niż przez dwa lata od daty stosowania niniejszego rozporządzenia.
4. Jeżeli przedsiębiorstwo zostanie zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, to w ciągu dwóch miesięcy występuje o anulowanie wszelkich swoich zatwierdzeń wydanych zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE. Jeżeli jednak zatwierdzenie wydane zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE ma wygasnąć w terminie dwóch miesięcy od daty wydania nowego zatwierdzenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, to przedsiębiorstwo nie jest zobowiązane do wystąpienia o ich anulowanie.
5. Przepisów art. 26 niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do zatwierdzeń wydanych zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/67/WE.

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

## Artykuł 46

## Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... (\*)

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## WYKAZ KATEGORII USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

1. Administracja naziemna i nadzór obejmują następujące podkategorie:
  - 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 ~~wszelkie informacje i pomoc~~, **udzielanie wszelkich informacji i pomocy** – w tym ~~udzielane informacji i pomocy udzielanych~~ w ramach odpowiednich przepisów UE dotyczących ~~odpowiedniego~~ **prawodawstwa Unii dotyczącego** praw pasażerów, ~~udzielane~~ – na rzecz pasażerów przylatujących, odlatujących i przesiadających się, z uwzględnieniem sprawdzania biletów i dokumentów podróży, rejestrowania bagażu, **ustalania, że bagaż należy do danego pasażera, np. poprzez kontrolę elektroniczną**, i przemieszczania go do sortowni. **[Popr. 358]**
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 następujące podkategorie:
  - 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 ochrony, uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.
5. Obsługa ramp obejmuje następujące podkategorie:
  - 5.1. ustawianie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem;
  - 5.2. udzielanie pomocy w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń;
  - 5.3. łączność między statkiem powietrznym i podmiotem świadczącym usługi w części lotniczej portu lotniczego;

(\*) ~~18 miesięcy~~ **36 miesięcy** od dnia przyjęcia. **[Popr. 357]**



Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- 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, **a także załadunek i wyładunek wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu do poruszania się i urządzeń pomocniczych dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej; [Popr. 359]**
- 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 następujące podkategorie:
  - 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 oraz odladzanie statku powietrznego;
  - 6.3. ponowne przygotowanie kabiny przy użyciu odpowiedniego sprzętu oraz przechowywanie takiego sprzętu.
7. Obsługa w zakresie tankowania paliwa obejmuje następujące podkategorie:
  - 7.1. organizację i wykonywanie czynności tankowania i odtankowywania, w tym przechowywanie paliwa, także na terenie przylegającym do portu lotniczego, oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa;
  - 7.2. uzupełnianie oleju i innych płynów.
8. Utrzymanie statku powietrznego obejmuje następujące podkategorie:
  - 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.
9. Obsługa lotu i czynności administracyjne związane z załogą obejmują następujące podkategorie:
  - 9.1. przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu;
  - 9.2. pomoc w czasie lotu, w tym redyspozycję, w razie potrzeby;
  - 9.3. czynności po wykonaniu lotu;
  - 9.4. czynności administracyjne związane z załogą.
10. Transport naziemny obejmuje następujące podkategorie:
  - 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 cateringu obejmuje następujące podkategorie:
  - 11.1. kontakty z dostawcami i zarządzanie administracyjne;
  - 11.2. przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania;

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- 11.3. czyszczenie tego sprzętu;
- 1.1.4. przygotowanie i dostawę sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).

---

#### ZAŁĄCZNIK 1a

### WYKAZ MINIMALNYCH WYMOGÓW JAKOŚCIOWYCH

*Minimalne wymogi jakościowe określone przez zarządzającego portem lotniczym lub inny organ, o którym mowa w art. 32, zawierają:*

**1. minimalne wymogi jakościowe w zakresie działalności operacyjnej:**

**a) obsługa pasażerów:**

- maksymalny czas oczekiwania w kolejce do odprawy bagażowej; maksymalny czas oczekiwania może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu;
- maksymalny czas transferu pasażerów pomiędzy dwoma statkami powietrznymi;

**b) obsługa bagażu:**

- maksymalny czas dostarczenia pierwszej sztuki bagażu; maksymalny czas może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu;
- maksymalny czas dostarczenia ostatniej sztuki bagażu; maksymalny czas oczekiwania może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu;
- maksymalny czas dostarczenia bagażu podczas transferu pomiędzy dwoma statkami powietrznymi; maksymalny czas oczekiwania może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu;

**c) obsługa ładunku i poczty:**

- maksymalny czas dostarczenia sztuk ładunku i poczty; maksymalny czas oczekiwania może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu;
- maksymalny czas dostarczenia sztuk ładunku i poczty podczas transferu pomiędzy dwoma statkami powietrznymi; maksymalny czas oczekiwania może być określony dla całego portu lotniczego lub dla pojedynczego terminalu;

**d) operacje zimowe:**

- maksymalny czas odladzania samolotu;
- minimalny zapas płynu do odladzania;

**e) obsługa ramp:**

- maksymalny czas operacji przyjęcia na pokład/opuszczenia przez pasażerów statku powietrznego;

**f) rampy oczyszczone z ciał obcych i śmieci.**

**2. Minimalne wymogi jakościowe w zakresie szkolenia:**

- regularny udział w szkoleniach organizowanych przez port lotniczy z zakresu działalności w strefie zastrzeżonej lotniska, ochrony i bezpieczeństwa, zarządzania kryzysowego i ochrony środowiska.

**3. Minimalne wymogi jakościowe związane z informacją i pomocą udzielaną pasażerom:**

- wyświetlanie w czasie rzeczywistym informacji dotyczących czasu dostarczenia bagażu;
- wyświetlanie w czasie rzeczywistym informacji dotyczących opóźnionych i odwołanych lotów;
- minimalna liczba personelu mogącego udzielić informacji przy bramce;

Wtorek, 16 kwietnia 2013 r.

- minimalna liczba personelu mogącego przyjąć skargę lub informację o zgubionym bagażu.
- 4. Minimalne wymogi jakościowe w zakresie wyposażenia:
  - liczba i dostępność pojazdów do obsługi pasażerów, bagażu i statków powietrznych.
- 5. Minimalne wymogi jakościowe w zakresie systemu CDM (wspólne podejmowanie decyzji w portach lotniczych):
  - udział w systemie CDM portu lotniczego.
- 6. Minimalne wymogi jakościowe w zakresie bezpieczeństwa:
  - posiadanie systemu zarządzania bezpieczeństwem i obowiązek jego koordynacji z systemem bezpieczeństwa portu lotniczego;
  - zgłaszanie wypadków i incydentów.
- 7. Minimalne wymogi jakościowe w zakresie ochrony:
  - posiadanie systemu zarządzania ochroną, zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego<sup>(1)</sup> i obowiązek jego koordynacji z systemem ochrony portu lotniczego.
- 8. Minimalne wymogi jakościowe w zakresie planu awaryjnego:
  - posiadanie planu awaryjnego (w tym na ewentualność gwałtownych opadów śniegu) i obowiązek jego koordynacji z planem awaryjnym portu lotniczego.
- 9. Środowisko:
  - zgłaszanie incydentów mających wpływ na środowisko (np. wycieku płynów);
  - emisja gazów z używanych pojazdów.

[Popr. 332]

P7\_TA(2013)0117

### Środki techniczne i kontrolne w cieśninie Skagerrak \*\*\*I

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2013 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pewnych środków technicznych i kontrolnych w cieśninie Skagerrak oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 850/98 oraz rozporządzenie (WE) nr 1342/2008 (COM(2012)0471 – C7-0234/2012 – 2012/0232(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2016/C 045/31)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2012)0471),
- uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 43 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0234/2012),
- uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 14 listopada 2012 r.<sup>(1)</sup>,
- uwzględniając art. 55 Regulaminu,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 11 z 15.1.2013, s. 87.