



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.1.2007
COM(2006) 821 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de toepassing van Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de toepassing van Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996

1. INLEIDING

1. Op 15 oktober 1996 heeft de Raad Richtlijn 96/67/EG betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap vastgesteld. Deze richtlijn was een eerste stap in de geleidelijke openstelling van de grondafhandelingsmarkt, wat de exploitatiekosten van de luchtvaartmaatschappijen moet helpen terugdringen en de kwaliteit van de dienstverlening moet helpen verbeteren. In artikel 22 van de richtlijn is bepaald dat de Commissie een verslag moet opstellen over de toepassing van de richtlijn. Met dit verslag van de Commissie wordt getracht aan deze eis te voldoen.
2. Op verzoek van de Commissie is in 2002 een studie ondernomen naar "de kwaliteit en doeltreffendheid van de grondafhandelingsdiensten in de luchthavens van de EU als gevolg van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 96/67/EG van de Raad". De Commissie heeft deze studie op haar website¹ bekendgemaakt, daar deze belangrijke informatie bevat over de economische effecten van de richtlijn in de verschillende lidstaten.
3. Er wordt aan herinnerd dat in de richtlijn een belangrijk onderscheid wordt gemaakt tussen twee types grondafhandelingsdiensten: 1) de categorieën diensten waartoe op luchthavens die een bepaalde drempel bereiken, aanbieders van grondafhandelingsdiensten vrije toegang hebben en die de luchthavengebruikers zelf mogen afhandelen, en 2) het beperkte aantal specifieke categorieën grondafhandelingsdiensten² die op bepaalde luchthavens kunnen worden voorbehouden aan een beperkt aantal aanbieders van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende gebruikers. Deze laatste worden gewoonlijk beperkte diensten genoemd, de term die ook verder in deze tekst wordt gebruikt.

2. DE BEVINDINGEN VAN DE STUDIE

4. Omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving

De omzetting van de richtlijn in de wetgeving van de lidstaten is in de meeste gevallen betrekkelijk moeiteloos verlopen, ook al heeft de Commissie met een groot aantal lidstaten briefwisseling en overleg moeten voeren om toelichtingen, informatie en bijstand te verstrekken over de correcte omzetting van de richtlijn. Een ander probleem was het betrekkelijk trage tempo van de omzetting: meestal werd de nieuwe nationale wetgeving vóór 1999 goedgekeurd, terwijl vier lidstaten pas in 1999 de vereiste wetgeving vaststelden en één in 2000.

¹ www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm. Deze studie is uitgevoerd door SH&E International Air Transport Consultancy, Londen.

² D.w.z. bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olielevering, vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig.

5. In twee gevallen was de Commissie het met de betrokken lidstaten oneens over de wijze van omzetting van artikel 18 van de richtlijn, waarin is bepaald dat de lidstaten de maatregelen kunnen nemen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de rechten van de werknemers. De Commissie was van mening dat de door de betrokken lidstaten vastgestelde nationale wetgeving indruist tegen de effectieve toepassing van de richtlijn. Dit standpunt is door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in een arrest bevestigd³ en reeds door één lidstaat nageleefd. De Commissie overweegt juridische stappen te ondernemen tegen de andere lidstaten, op basis van artikel 228 van het Verdrag.
6. Afwijkingen op basis van artikel 9 van de richtlijn

Wanneer op een luchthaven specifieke belemmeringen in verband met de beschikbare ruimte of capaciteit bestaan, kunnen de lidstaten besluiten het aantal afhandelaars te beperken. De lidstaten moeten de Commissie in kennis stellen van iedere door hen toegestane afwijking. De Commissie heeft tien aanmeldingen op grond van artikel 9 ontvangen. Na onderzoek heeft de Commissie acht afwijkingen toegestaan en er twee geweigerd. Hieronder volgt een lijst van de betrokken luchthavens.

Luchthaven	Datum van het besluit van de Commissie	Afwijking toegestaan tot
Frankfurt	14 januari 1998	1 januari 2001
Hamburg	30 oktober 1998	31 december 2000
Stuttgart	30 oktober 1998	31 december 2000
Berlin Tegel	27 april 1999	31 december 2000
Düsseldorf	14 januari 1998	31 december 2000
Düsseldorf	5 januari 2000	31 december 2001
Paris CDG	27 april 1999	31 december 2000
Funchal	10 januari 2000	31 december 2001

De op 30 oktober 1998 door de luchthaven van Köln/Bonn en op 10 januari 2000 door de luchthaven van Oporto gevraagde afwijkingen werden niet toegestaan.

In *bijlage A* wordt een algemeen beeld gegeven van de belemmeringen qua capaciteit en ruimte waarmee luchthavenexploitanten werden geconfronteerd na de tenuitvoerlegging van de richtlijn. Deze bijlage is gebaseerd op een enquête per brief en omvat niet alle belangrijke luchthavens in de EU⁴. Hieruit blijkt dat, afgezien van de bovengenoemde luchthavens, welke een afwijkingsverzoek hadden ingediend dat werd ingewilligd, na de inwerkingtreding van de richtlijn de meeste luchthavens geen moeite hebben gehad om nieuwe afhandelaars op te nemen of spoedig een oplossing hebben kunnen vinden. Deze mening wordt algemeen gedeeld door de dienstverleners.

7. Toepassing van de richtlijn

Krachtens artikel 1, lid 4, van de richtlijn dient de Commissie jaarlijks een lijst van communautaire luchthavens te publiceren waar de grondafhandelingsmarkt moet worden opengesteld in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van de richtlijn. De

³ Arrest van het Hof van 9 december 2004 in zaak C-460/02, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen Italiaanse Republiek. Arrest van het Hof van 14 juli 2005 in zaak C-386/2003, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen Bondsrepubliek Duitsland.

⁴ Hetzelfde geldt voor de bijlagen E, F, G, H en I.

meest recente lijst werd gepubliceerd op 17 november 2006⁵. Deze lijst is gebaseerd op de statistieken inzake het passagiers- en vrachtverkeer voor 2005 en is als *bijlage B* opgenomen. In dat jaar waren er dus 95 luchthavens met meer dan 2 miljoen passagiersbewegingen of 50 000 ton vracht en 49 luchthavens die onder deze drempel bleven, maar toch meer dan 1 miljoen passagiersbewegingen of 25 000 ton vracht lieten optekenen.

Op dit totaal van 144 luchthavens halen slechts 13 luchthavens uit de lidstaten die in 2004 tot de EU zijn toegetreden de minimumdrempel van 1 miljoen passagiersbewegingen of 25 000 ton vracht⁶.

Die hierna beschreven gevolgen van de toepassing van de richtlijn gelden hoofdzakelijk voor de luchthavens in de EU15, aangezien de luchthavens in de "nieuwe" lidstaten nog niet veel ervaring met de richtlijn hebben opgedaan.

8. De kosten van de grondafhandeling

Algemeen wordt toegegeven dat de prijzen van de grondafhandelingsdiensten in bijna alle lidstaten over de hele lijn zijn gedaald sinds de vaststelling van de grondafhandelingsrichtlijn. De daling laat zich duidelijker gevoelen in de lidstaten die vóór 1996 een afhandelingsmonopolie of een sterk gereguleerde markt hadden. De richtlijn heeft dus een positief effect op de concurrentie, wat een mogelijke verklaring is voor deze prijsdaling, ook al moet er tegelijkertijd op worden gewezen dat de druk op de prijzen ook in belangrijke mate is toe te schrijven aan de ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie, daar goedkope luchtvaartmaatschappijen druk uitoefenen op de aanbieders van grondafhandelingsdiensten om hun prijzen te verlagen. *Bijlage C* geeft een overzicht van de prijsontwikkelingen die zich sinds de tenuitvoerlegging van de richtlijn op een aantal luchthavens in de EU hebben voorgedaan. Die bijlage geeft de algemene prijsdaling weer uit het oogpunt van de respectieve marktpartijen, ook al lopen de precieze percentages die zij vermelden, uiteen. De perceptie van de exacte prijsdaling is dan ook niet uniform.

9. De kwaliteit van de grondafhandeling

De veranderingen in het kwaliteitsniveau ten gevolge van de vaststelling en tenuitvoerlegging van de richtlijn lijken van luchthaven tot luchthaven te verschillen. De meningen van de belanghebbenden lopen uiteen en worden vaak beïnvloed door hun respectieve concurrentiepositie op de markt voordat en nadat de richtlijn van toepassing werd, maar de gevallen waarin de belanghebbenden over de hele linie een verbetering in het kwaliteitsniveau erkennen, overtreffen verreweg de incidentele gevallen waarin een verslechtering werd vastgesteld. Naast deze twee opties - hoger of lager kwaliteitsniveau – zijn er situaties waarin het kwaliteitsniveau geen enkele verandering vertoont. De algemene perceptie is dat de verhoogde toegankelijkheid van de markt resulteert in scherpere concurrentie, een nog vrijere keuze tussen dienstverleners en een verlaging van de kosten van deze diensten. Vooral de luchtvaartmaatschappijen vinden baat bij deze ontwikkeling, maar ze hebben dit vooral aangegrepen om de verschillende leveranciers tegen elkaar uit te spelen om zo de gunstigste prijs te verkrijgen, terwijl minder nadruk is gelegd op de kwaliteit van de dienstverlening.

⁵ PB C 279 van 17.11.2006.

⁶ Bratislava, Boedapest, Larnaca, Ljubljana, Luqa-Malta, Paphos, Praag, Riga, Tallinn, Vilnius, Warschau, Krakow en Katowice.

10. De standpunten terzake lopen gewoonlijk uiteen naar gelang van het perspectief van de aanbieders van grondafhandelingsdiensten, luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen die voor zelfafhandeling zorgen of aan derden afhandelingsdiensten verlenen (of beide doen). De algemene conclusie is dat de luchtvaartmaatschappijen thans meer ruimte hebben om een beroep te doen op het grondafhandelingsbedrijf van hun keuze. De luchtvaartmaatschappijen stellen deze ontwikkeling op prijs, daar zulks in veel gevallen inhoudt dat de traditionele monopolies van de luchthavens, die niet alleen voor de infrastructuur zorgen, maar ook als aanbieders van grondafhandelingsdiensten optreden, niet langer gelden en aan concurrentie onderhevig zijn.
11. De luchthavens voelen dat dit effect een weerslag heeft op het niveau van de dienstverlening en het beheer van de luchthaven zelf, omdat incidentele kwaliteitsdalingen de efficiëntie van het luchthavensysteem als geheel kunnen verstoren. Het gebruikerscomité is niet de meest geschikte plaats om dit onderwerp te behandelen, aangezien de nationale luchtvaartmaatschappijen, die in veel gevallen voor zelfafhandeling zorgen en voor wie dus elk kwaliteitsvoorschrift gevolgen heeft, meestal veel invloed hebben in dit comité. De luchthavens zijn van oordeel dat zij over onvoldoende instrumenten beschikken om dergelijke situaties aan te pakken. *Bijlage D* geeft een overzicht van de ontwikkeling in de kwaliteitsniveaus op de luchthavens in de EU sinds de toepassing van de richtlijn. Er is rekening gehouden met de meningen van de luchthavenexploitanten, het gebruikerscomité en de grondafhandelaar(s) op de luchthaven in kwestie.
12. Concurrentie

De richtlijn heeft ook effect gehad op de mate van concurrentie op de luchthavens in de EU, aangezien voor bijna alle categorieën grondafhandelingsdiensten het aantal dienstverleners op de markt is gestegen. *Bijlage E* geeft een overzicht van het aantal derde-partij afhandelaars op luchthavens in de EU, voor en na de toepassing van de richtlijn⁷. In de luchthavens waar zich een wijziging in het aantal derde-partij afhandelaars heeft voorgedaan, ging het meestal om een stijging. Alleen voor de brandstof- en olieleveringsdiensten is het aantal vrijwel ongewijzigd gebleven. Het aantal zelfafhandelende gebruikers (tweede deel van *bijlage E*) is hetzelfde gebleven of gedaald. Het nummer tussen haakjes na elke dienstencategorie verwijst naar het nummer van de dienstencategorie dat in de bijlage bij de richtlijn is vermeld.
13. Ondanks deze grotere aantallen, die op een duidelijke toename van de concurrentie op de luchthavens wijzen, zijn onafhankelijke aanbieders van grondafhandelingsdiensten van mening dat hun commerciële kansen beperkt blijven, rekening houdend met wat zij als de betrekkelijk kleine "te veroveren markt" op met name de grotere luchthavens beschouwen, d.w.z. het gedeelte van de markt dat niet in handen is van de gevestigde luchtvaartmaatschappij en/of de luchthavenexploitant en dat bijgevolg vrij is om te worden veroverd door onafhankelijke afhandelingsbedrijven. Een en ander kan worden verklaard door de vele hubmaatschappijen die niet alleen voor zelfafhandeling zorgen maar ook, als derde-partij afhandelaars, afhandelingsdiensten verzorgen voor hun alliantie-, codesharing- en franchisepartners op basis van wederkerige afhandelingsafspraken tussen luchtvaartmaatschappijen ("indien ik jou afhandel op mijn luchthaven, handel jij mij af op

⁷ Voor een volledig beeld is telkens ook het aantal zelfafhandelende luchtvaartmaatschappijen vermeld.

jouw luchthaven"). Als op dergelijke luchthavens de luchthavenexploitant ook actief is op de markt, kan het overblijvende marktaandeel dat door onafhankelijke afhandelaars kan worden veroverd, inderdaad klein zijn. Sinds de toepassing van de richtlijn lijkt hierin geen verandering te zijn gekomen. Onafhankelijke dienstverleners beweren dat als gevolg van deze situatie hun commerciële kansen en rentabiliteit niet echt zijn verbeterd. Dat schijnt evenwel niet geheel te stroken met de hierboven vermelde grotere aantallen: indien de feiten en cijfers voor onafhankelijke afhandelingsbedrijven werkelijk zo bescheiden zijn als zij beweren, dan zouden er niet zoveel in de markt blijven, zoals toch het geval blijkt te zijn.

14. De selectieprocedure

Krachtens artikel 11 van de richtlijn dienen de lidstaten de noodzakelijke maatregelen te nemen voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners die toestemming wensen te krijgen om grondafhandelingsdiensten te verrichten op een luchthaven waar hun aantal wordt beperkt. Indien een luchthavenexploitant niet direct of indirect bij het verlenen van soortgelijke diensten is betrokken, kan hij door de openbare autoriteiten verantwoordelijk worden gesteld voor de selectie. Zodoende wordt de selecterende entiteit geen concurrent wanneer de afhandelaar zijn diensten begint te verrichten. In de praktijk is de beoogde afstand en onafhankelijkheid evenwel niet in alle gevallen verzekerd. Er zijn gevallen waarin lidstaten een financieel belang hebben in een luchthaven die niet alleen infrastructuur voor luchtvervoer maar ook grondafhandelingsdiensten levert. Als gevolg van dit directe belang van een lidstaat in de rentabiliteit van het luchthavenbedrijf, zijn de betrokken autoriteiten niet altijd bereid de keuze te maken die in het belang van de luchthavengebruikers is.

15. In artikel 11 is eveneens bepaald dat aanbieders van grondafhandelingsdiensten voor een periode van *maximaal* 7 jaar worden geselecteerd. Deze periode wordt door dienstverleners en luchtvaartmaatschappijen te kort geacht om de aanzienlijke investeringen in personeel en installaties terug te verdienen, hoewel deze tijdsbeperking niet het enige aspect is: voor dienstverleners is het tevens moeilijk om strategieën voor de langere termijn uit te werken gezien de geringe bereidheid van de luchtvaartmaatschappijen om contracten en verbintenissen op lange termijn aan te gaan. In een aantal gevallen is een *kortere* periode voor een vergunning vastgesteld, maar dit kan het, vooral voor nieuwkomers, nog moeilijker maken om een nieuw bedrijf te starten en kan dus een belemmering voor de toegang vormen.

16. Deelname van de luchthavenexploitant aan de markt voor grondafhandeling

In een behoorlijk aantal lidstaten (Oostenrijk, Cyprus, Tsjechië, Frankrijk, Duitsland, Italië, Malta, Polen, Portugal) verleent de luchthavenexploitant afhandelingsdiensten en is hij dus actief op de grondafhandelingsmarkt; dit betekent dat hij een rechtstreekse concurrent is van aanbieders van grondafhandelingsdiensten en luchtvaartmaatschappijen die deze diensten voor derden verzorgen. De reden is dat in die lidstaten, en nog een aantal andere, luchthavens juridisch verplicht zijn grondafhandelingsdiensten te verlenen. De rechtvaardiging daarvoor is dat moet worden voorkomen dat luchthavens zouden bestaan waar helemaal geen grondafhandelingsdiensten worden verleend. Het is hoe dan ook een feit dat op vele grotere luchthavens waar een voldoende aantal leveranciers van grondafhandelingsdiensten hun diensten willen aanbieden of waar luchthavengebruikers ook in afhandeling voor derden voorzien, de luchthavenbeheerders op de grondafhandelingsmarkt actief zijn en afhandelingsdiensten verlenen. Zij hebben vaak een

sterke positie op dergelijke luchthavens, waardoor het voor een concurrent of een nieuwkomer moeilijk is om (extra) marktaandeel te verwerven.

17. Luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven zijn van mening dat op luchthavens waar de luchthavenbeheerder de luchthaven exploiteert en tegelijkertijd als leverancier van grondafhandelingsdiensten optreedt, de concurrentie verstoord is, daar de luchthavenbeheerder aan al te veel touwtjes kan trekken en dus de dagelijkse gang van zaken op de luchthaven te sterk kan beïnvloeden om als een normale concurrent te worden beschouwd. Met andere woorden de luchthavenexploitant is tegelijkertijd regelgevende instantie, eigenaar, exploitant van de infrastructuur en grondafhandelaar en deze rollen zijn tegenstrijdig. De huidige richtlijn voorziet niet in voldoende krachtige instrumenten om dit soort situaties te voorkomen. Anderzijds voeren de luchthavens aan dat onafhankelijke dienstverleners en luchtvaartmaatschappijen voordelen genieten die luchthavenexploitanten niet hebben, omdat grote onafhankelijke afhandelaars en gevestigde luchtvaartmaatschappijen wereldwijd opereren en zodoende van schaalvoordelen kunnen profiteren. De tabel in *bijlage F* geeft aan op welke luchthavens in de EU de luchthavenexploitant eveneens als leverancier van grondafhandelingsdiensten optreedt. In deze tabel zijn niet alle luchthavens opgenomen.

18. Gecentraliseerde infrastructuur

Volgens artikel 8 van de richtlijn mogen de lidstaten aan de luchthavenexploitant het beheer voorbehouden van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen die bestemd zijn voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten en die wegens hun complexiteit, kosten of gevolgen voor het milieu niet kunnen worden verdeeld of opgesplitst. De luchthavenexploitant kan het gebruik van deze infrastructuurvoorzieningen door de verleners van grondafhandelingsdiensten en door de luchtvaartmaatschappijen die voor zelfafhandeling zorgen, verplicht stellen en er een vergoeding voor vragen. Deze bepaling heeft onzekerheid veroorzaakt over de omschrijving van wat precies als gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen moet worden beschouwd en over de kosten voor het gebruik ervan. Wat deze definitie betreft, achten de gebruikers in een aantal lidstaten een optreden van de overheid ter zake niet nodig; in andere lidstaten zijn de gebruikers wel voorstander van overheidsoptreden, maar reageert de overheid slechts langzaam. Een dringender punt is de wijze waarop luchthavens de kosten van het gebruik van de gecentraliseerde infrastructuur in rekening brengen: de methode varieert van luchthaven tot luchthaven en is niet transparant. Er kan een overlapping bestaan met de luchtvaartheffingen, maar aangezien niet duidelijk is hoe de kosten van het gebruik van de infrastructuur worden berekend, is dat niet zeker. Het beheersorgaan van de luchthaven kan ook een korting op deze kosten toestaan aan zijn eigen afhandelingsklanten, waardoor de concurrentie kan worden verstoord. Bij wijze van voorbeeld geeft *bijlage G* een overzicht van een aantal luchthavens in de EU, waarbij telkens is vermeld of de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen al dan niet zijn omschreven, op welke grondslag de kosten van het gebruik van de infrastructuur worden berekend en of zich problemen hebben voorgedaan.

19. Toegang tot de installaties

Hiermee in verband staat de bepaling van artikel 16 van de richtlijn die dienstverleners en luchthavengebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, toegang tot de luchthavenvoorzieningen garandeert. Verder is daarin bepaald dat de voor grondafhandeling beschikbare ruimte op de luchthaven moet worden verdeeld over de

verschillende leveranciers van grondafhandelingsdiensten en zelfafhandelende luchthavengebruikers, teneinde eerlijke concurrentie te bewerkstelligen. De luchthavenbeheerder kan deze toegang aan voorwaarden onderwerpen en bovendien een verder als een commerciële retributie omschreven toegangsvergoeding vragen die op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria moet worden vastgesteld. In de praktijk maken niet alle luchthavens gebruik van deze mogelijkheid om een vergoeding op te leggen: sommige luchthavens brengen geen toegangsvergoeding in rekening voor afhandelaars of luchtvaartmaatschappijen, terwijl andere luchthavens dat wel doen.

20. Over de juiste aard van de toegangsvergoeding is een geding gevoerd tussen Lufthansa en de luchthaven Hannover-Langenhagen, waarbij de luchthaven ervan uitging dat de vergoeding moest worden beschouwd als een vergoeding die verschuldigd is voor het feit dat luchtvaartmaatschappijen economische toegang wordt verleend tot de markt die een luchthaven is. Lufthansa was het daarmee niet eens en was van mening dat de vergoeding dienstgebonden was en dat er een verband diende te zijn tussen de door de luchthaven verleende dienst en de vergoeding zelf. Op 16 oktober 2003 heeft het Europese Hof van Justitie geoordeeld dat artikel 16, lid 3, eraan in de weg staat dat een luchthavenbeheerder van grondafhandelingsdiensten of van gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, een vergoeding voor de toegang tot de grondafhandelingsmarkt verlangt als tegenprestatie voor het verlenen van een kans op winst, naast een vergoeding die deze dienstverlener of gebruiker moet betalen voor de terbeschikkingstelling van de luchthavenvoorzieningen⁸. Het bedrag van de vergoeding die kan worden verlangd voor het gebruik van de luchthavenvoorzieningen, moet worden vastgesteld overeenkomstig de criteria van artikel 16, lid 3.
21. Op de meeste luchthavens in de EU hebben de luchthavenbeheerders gedaan wat zij konden om nieuwkomers op de markt een plaats te geven en voorzieningen toe te wijzen, ook al waren er beperkingen als gevolg van piekperiodes, zoals het zomerseizoen, of door na te komen bestaande huurovereenkomsten. Over het algemeen is nergens sprake van oneerlijke toewijzing of verdeling van voorzieningen en de keren dat nieuwkomers opzettelijk slechte voorzieningen werden toegewezen, zijn niet talrijk. Uit concurrentieoogpunt is dit een belangrijke vaststelling, omdat de luchtvaartmaatschappijen bevestigen dat de toewijzing van voorzieningen aan afhandelaars van invloed is op hun commerciële keuze van een afhandelaar.
22. Werkgelegenheid

Grondafhandeling is arbeidsintensief: ongeveer driekwart van de totale afhandelingskosten heeft betrekking op het personeel. Een algemene zorg in de lidstaten is dat het voor leveranciers van grondafhandelingsdiensten moeilijk is geschoold afhandelingspersoneel aan te trekken en te houden, omdat er een aanzienlijk verloop schijnt te zijn. Er wordt dan ook beweerd dat de verscherpte concurrentie als gevolg van de richtlijn ertoe heeft geleid dat gevestigde luchtvaartmaatschappijen of dienstverleners een gedeelte van hun personeel hebben afgedankt, terwijl de nieuwkomers nieuwe werknemers in dienst nemen, zij het meestal tegen een lager loon. In een aantal lidstaten valt er dan ook enige spanning in de arbeidsverhoudingen waar te nemen evenals druk op het loonniveau en arbeidsvoorwaarden en dus op de stabiliteit van de arbeidskrachten. Beweerd wordt dat de

⁸ Zaak C-363/01 Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH tegen Deutsche Lufthansa AG.

nieuwkomers, en dus indirect de invoering van concurrentie, de oorzaak van de verslechtering in de opleiding en vakbekwaamheid van het personeel en hun arbeidsvoorwaarden zijn en dat daardoor de kwaliteit van de verleende diensten achteruitgaat. Er zijn echter geen recente gegevens beschikbaar, zodat deze beweringen moeilijk kunnen worden geverifieerd of gestaafd. *Bijlage H* verstrekt informatie over de veranderingen in de sociale omstandigheden uit het oogpunt van respectievelijk de luchthavenexploitanten, de gebruikerscomités en de dienstverleners. Opgemerkt moet worden dat een aanzienlijk aantal van de ondervraagde belanghebbenden niet gereageerd hebben op de vragen over dit probleem en dat kan erop wijzen dat het voor hen geen aandachtspunt of speciale zorg vormt. *Bijlage I* geeft een overzicht van de standpunten van de vakbonden en ondernemingsraden met betrekking tot het negatieve effect van de richtlijn.

23. Algemene resultaten van de richtlijn

Bijlage J geeft een overzicht van de algemene resultaten van de richtlijn uit het oogpunt van de luchthavenexploitanten, de gebruikerscomités – die uit luchtvaartmaatschappijen bestaan - en de grondafhandelingsbedrijven.

3. TOEPASSING IN DE TIEN LIDSTATEN DIE OP 1 MEI 2004 ZIJN TOEGETREDEN

24. Ingevolge de drempels die in de richtlijn zijn vastgesteld, namelijk meer dan 1 miljoen passagiersbewegingen per jaar, is de richtlijn van toepassing op dertien luchthavens in negen lidstaten die in 2004 tot de EU zijn toegetreden⁹. Uit de informatie die de autoriteiten van de betrokken lidstaten hebben verstrekt¹⁰, blijkt dat de richtlijn in de meeste van deze lidstaten correct wordt toegepast; de Commissie heeft aanwijzingen van marktpartijen ontvangen die deze informatie tegenspreken. In één lidstaat voldoet de situatie niet aan de voorwaarden; de Commissie heeft in verband met dit probleem contact opgenomen met de openbare autoriteiten van die lidstaat.

De Commissie benadrukt dat zij, in alle gevallen waarin een lidstaat de richtlijn niet volledig en correct toepast, onverminderd en actief inspanningen zal blijven leveren om ervoor te zorgen dat alle bepalingen van de richtlijn volledig worden toegepast.

4. GRONDAFHANDELING EN VEILIGHEID

25. De Commissie is pas *na* de inwerkingtreding van Richtlijn 96/67/EG begonnen met communautaire inspecties op het vlak van de veiligheid van de luchtvaart. Daarom kon geen evaluatie worden gemaakt van mogelijke verschillen in de tenuitvoerlegging van veiligheidsmaatregelen in communautaire luchthavens vóór en na de openstelling van de markt voor grondafhandeling.

Niets in de resultaten van de sinds februari 2004 uitgevoerde inspecties van de Commissie en de inhoud van de jaarverslagen van de lidstaten inzake nationale kwaliteitscontrole op het gebied van veiligheid van de luchtvaart wijst erop dat het aantal leveranciers van grondafhandelingsdiensten in een luchthaven – dit aantal varieert sterk van lidstaat tot

⁹ Zie voetnoot 6.

¹⁰ Met uitzondering van Cyprus.

lidstaat – daadwerkelijk gevolgen heeft voor de kwaliteit en de afdwingbaarheid van veiligheidsvoorschriften.

De toegang tot bepaalde grondafhandelingsactiviteiten die als veiligheidsgevoelig kunnen worden beschouwd omdat ze op het luchthavenplatform en in luchtvaartuigen zelf plaatsvinden, zoals het schoonmaken van luchtvaartuigen en cateringactiviteiten, is in de richtlijn niet beperkt. Op veel grote luchthavens in de EU is het aantal leveranciers dat deze diensten levert aanzienlijk groter dan twee. Desondanks heeft hun aanwezigheid op het luchthavenplatform geen aanleiding gegeven tot veiligheidsproblemen.

26. In Verordening (EG) nr. 2320/2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en in de Verordeningen (EG) nr. 622/2003 en 1138/2004 zijn gedetailleerde veiligheidsvoorschriften vastgesteld voor personeel en voertuigen in de kritieke delen van om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens. Deze voorschriften gelden voor *alle* personeelsleden die in dergelijke zones werken en omvatten verplichte controles van de identiteit en de achtergrond van deze personen, inclusief strafbladen, strikte identiteitscontroles en fysieke screenings bij het binnenkomen van kritieke delen van om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke zones en een veiligheidsopleiding en bewustmakingsprogramma voor elk betrokken personeelslid. Deze gemeenschappelijke voorschriften zijn voldoende gebleken om een adequaat veiligheidsniveau tot stand te brengen, ongeacht het aantal aanbieders van grondhandelingsdiensten in een luchthaven.

5. DE KOERS VOOR DE TOEKOMST

27. In maart 2003 hebben de diensten van de Commissie een raadplegingsdocument gepubliceerd over problemen die bij een herziening van de richtlijn aan bod moeten komen. De lidstaten, toetredingslanden en belanghebbenden in de sector van het luchtvervoer werden verzocht hun mening te geven en hebben dit uitgebreid gedaan. Tijdens een hoorzitting op 6 april 2006 heeft de Commissie nogmaals alle belanghebbenden geraadpleegd over de verschillende mogelijkheden om een voorstel voor een herziening van de richtlijn op te stellen.
28. Een groot aantal belanghebbenden erkende dat er behoefte is aan een verbetering van de richtlijn, in de zin dat de richtlijn moet worden vereenvoudigd en dat de bepalingen waarvan de betekenis en het toepassingsgebied in de loop der jaren na 1996 op verschillende manieren zijn geïnterpreteerd, moeten worden verduidelijkt. Op basis van de bespreking van dit verslag in de Raad en het Europees Parlement zal de Commissie bepalen welke stappen ze verder zal ondernemen. Een toekomstig voorstel kan, naast vereenvoudiging en verduidelijking van de richtlijn, ook tot doel hebben verdere marktopening tot stand te brengen en kwesties te regelen die sinds de toepassing van de richtlijn relevant zijn geworden, zoals de vaststelling van verzekeringseisen en kwaliteitsnormen die van toepassing zijn in een luchthaven en de verbetering van de procedure voor de selectie van leveranciers van diensten. De Commissie zal de markt voor grondafhandeling in elk geval van nabij blijven volgen teneinde de ontwikkeling ervan verder te kunnen beoordelen.

6. CONCLUSIES

29. Richtlijn 96/67/EG van de Raad heeft geleid tot:

- a) de invoering van concurrentie op veel luchthavens die vroeger gesloten of statische markten vormden;
- b) meer waar voor het aan grondafhandelingsdiensten bestede geld;
- c) grotere druk op de prijzen voor grondafhandelingsdiensten;
- d) in een aantal gevallen manoeuvres vanwege de bevoegde autoriteiten om de volledige toepassing van de richtlijn te vertragen;
- e) een zeker effect op de arbeidsomstandigheden in de sector, hoewel niets erop wijst dat het aantal jobs in totaal is gedaald;
- f) een bescheiden herverdeling van de marktaandelen in grondafhandeling op de uit economisch oogpunt belangrijkste luchthavens in de EU.

ANNEX A

Capacity and space problems - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Did new entrants have any capacity or space constraints?	Have there been problems with suppliers already operating at the airport?	Have you had problems allocating new handlers?	Are there any hindrances for the access of suppliers to the market?	Are you aware of any preferential treatment of handling customers of the airport?
Paris-Orly	Airport operator: Yes, the space allocated to each handler is proportional to its volume of activity. Cariane: No	Airport operator: No Cariane: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No Cariane: No	Cariane: No
Marseille-Provence	Airport operator: No AUC: No	Airport operator: No AUC: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No	AUC: No
Bâle-Mulhouse	Swissport: No comment	Swissport: Yes, insufficient number of check-in counters		Swissport: No	Swissport: N/a
Bordeaux-Mérignac	Airport operator: Yes, space constraints	Airport operator: Yes	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Strasbourg-Entzheim	Airport operator: No	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	Airport operator: If new entrance, capacity or space constraints	
Berlin-Schönefeld	Airport operator: Yes	Airport operator: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Berlin-Tegel	Airport operator: Yes	Airport operator: No	Airport operator: Yes	Airport operator: No	
Hahn	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	
Dusseldorf	Airport operator: No, space allocation at the apron for ramp handling is limited even if only one third party handler is operating AUC: No Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: not really, concession contracts	AUC: No Aviapartner: No
Hannover-Langenhagen	Ground handler: Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost Hannover Aviation Ground Service: Yes	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: Yes		Aviapartner: not really, concession contracts Hannover Aviation Ground Service: N/a.	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: No
Leipzig-Halle	Airport operator: Yes AUC: No PortGround: Yes, regulations on use of airport	Airport operator: No AUC: No PortGround: No	Airport operator: No	Airport operator: No AUC: No PortGround: No	AUC: No PortGround: No

Köln-Bonn	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: Yes, poor locations, sometimes obligation to take too much space at high cost	Airport operator: No AUC: No Aviapartner: No	Airport operator: Yes, in 1998 the airport filed an exemption request caused by capacity constraints. The airport had to build up additional staging areas.	Airport operator: Yes, due to the limitations according to BADV AUC: No Aviapartner: Not really, concession contracts	AUC: No Aviapartner: No
Shannon	Airport operator: No	Airport operator: Yes, space for cargo handling limited- one supplier requires extension to premises.	Airport operator: Not yet	Airport operator: No	
Torino-Caselle	Sagat: No	Sagat: No		Sagat: No	Sagat: No
Porto-Sà Carneiro	Airport operator: Yes		Airport operator: Yes		
Alicante	Aena: No	Aena: Yes	Aena: No	Aena: No	Aena: No
Bilbao	Aena: No Iberia: No	Aena: No Iberia: No	Aena: No	Aena: No Iberia: No	Aena: No Iberia: N/a
Gran Canaria	Aena: Yes / subject to space availability	Aena: Yes	Aena: No	Aena: Yes / rules that handlers must comply with	Aena: N/a
Ibiza	Aena: No Ineuropa: Yes	Aena: No Ineuropa: Yes	Aena: No	Aena: No Ineuropa: No	Aena: No Ineuropa: N/a
Lanzarote	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: N/a
Malaga	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: Yes /minimum requirements	Aena: N/a
Sevilla	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: No	Aena: N/a
Göteborg- Landvetter	AUC: Yes, Servisair has insufficient premises	AUC: No		AUC: No	AUC: N/a
London- Gatwick	Airport operator: No AUC: Yes, capacity and space constraints demand management	Airport operator:Yes, reallocate facilities already used by existing handlers through the transition period. AUC:Yes, check-in and parking problems but have been resolved.	Airport operator:Yes, these were managed through the transition period of introducing another handler	Airport operator: No AUC: Yes, limitation on the number of airside handlers to 4.	AUC: N/a
London- Stansted	Airport operator: Yes, cargo space restriction due to no new construction of space for new entrants initially. ASIG: Yes, facilities to operate from are inadequate.	Airport operator: Pre-Directive – No Post-Directive – Yes, due to space constraints	Airport operator: Yes, in all areas with new handlers as initial entrants	Airport operator: No other than accommodation ASIG: Yes, if into- plane companies want to supply services to unhandle the into-wing price of fuel and will not supply fuel separately.	ASIG: No
Luton	Airport operator: Yes, shortage of space	Airport operator: No	Airport operator: No	Airport operator: No	
Newcastle	Airport operator: No Servisair: Yes			Servisair: Yes, a licence is required	Servisair: BA seems to get priority.
Aberdeen	Airport operator: No Servisair: No	Airport operator: No Servisair: No	Airport operator: No	Airport operator: No Servisair: Yes, apron congestion for additional GSE.	Servisair: N/a

Edinburgh	Airport operator: No AUC: No Aviance: No Servisair: No	Airport operator: No AUC: Yes Aviance: No Servisair: Yes, difficulties have been experienced with available property, equipment parking and staff car parking	Airport operator: Yes, airside accommodation	Airport operator: Yes, Space for equipment and accommodation airside AUC: No Aviance: No Servisair: No	AUC: N/a Aviance: No Servisair: No
Glasgow	Airport operator: No Airline Services: No Aviance: No Servisair: Not at start Execair: No	Airline Services: No Aviance: No Servisair: No	Airport operator: No	Airline Services: No Aviance: No Servisair: No	Airline Services: N/a Aviance: N/a Servisair: N/a

ANNEX B

concerning the procedure laid down by Article 1, para 4 of Council Directive 96/67/EC

According to the provisions of Article 1(4) of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports¹¹, the Commission is required to publish, for information, a list of the airports referred to in the Directive.

	Airports whose annual traffic is more than 2 million passenger movements or 50.000 tonnes of freight	Airports whose annual traffic is more than 1 million passenger movements or 25.000 tons of freight	Other airports open to commercial traffic
Austria	Vienna	Salzburg	Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz
Belgium	Brussels, Charleroi, Oostende, Liège-Bierset		Antwerpen
Cyprus	Larnaca	Paphos	
Czech Republic	Prague		Brno, Karlovy-Vary, Ostrava, Pardubice
Denmark	Copenhagen Kastrup	Billund	Aars, Anholt, Århus, Aalborg, Karup, Odense, Esbjerg, Bornholm, Sønderborg, Vojens, Thisted, Stauning, Skive, Roskilde, Hadsund, Herning, Kalundborg, Koster Vig, Laesoe, Lemvig, Lolland-Falster, Viborg, Tønder, Sydfyn, Sindal, Padborg, Ærø, Randers, Ringsted, Kolding, Spjald, Morso, Samsø
Estonia			Tallinn, Kärđla, Kuressaare, Pärnu, Tartu
Finland	Helsinki-Vantaa		Enontekiö, Helsinki-Malmi, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kittilä, Kruunupyy, Kuopio, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Mikkeli, Oulu, Pori, Rovaniemi, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere-Pirkkala, Turku, Vaasa, Varkaus
France	Paris-CDG, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac	Pointe-à-Pitre-Le Raizet, Nantes-Atlantique, Montpellier-Méditerranée, Fort de France-Le Lamentin, Beauvais-Tille, Strasbourg	Agen-La-Garenne, Ajaccio-Campo dell'oro, Albi-Le-Sequestre, Angers-Marce, Angoulême-Brie-Champniers, Annécly-Meythet, Aubenas-Vals-Lanas, Aurillac, Auxerre-Branches, Avignon-Caumont, Bastia-Poretta, Beauvoir-cote-de-lumiere, Bergerac-Roumanière, Besancon-la Veze,

¹¹ OJ L 272 of 25.10.1996, p. 36

			<p>Béziers-Vias, Biarritz-Bayonne-Anglet, Blois-le Breuil, Bourges, Brest-Guipavas, Brive-La Roche, Caen-Carpiquet, Cahors-Lalbenque, Calais-Dunkerque, Calvi-Ste Catherine, Cannes-Mandelieu, Cannes-Palmbeach, Carcassonne-Salvaza, Castres-Mazamet, Cayenne-Rochambeau, Chalon-Champforgeuil, Chalon-Vatry, Chambéry-Aix les Bains, Charleville-Mezières, Chateauroux-Deols, Cherbourg-Maupertus, Cholet-Le-Pontreau, Clermont-Ferrand-Aulnat, Cognac-Chateaubernard, Colmar-Houssen, Courchevel, Deauville-St Gatien, Dieppe-Saint Gatien, Dijon-Longvic, Dinnard-Pleurtuit-St Malo, Dole-Tavaux, Epinal-Mirecourt, Figari-Sud Corse, Gap-Tallard, Granville, Grenoble-St Geoirs, Ile d'Yeu-le-Grand Phare, La Baule-Escoublac, La Mole, La Rochelle-Laleu, Lannion-Servel, La-Roche-sur-Yon-Les-Ajoncs, Lannion, Laval-Entrammes, Le Havre-Octeville, Le Mans-Arnage, Le Puy-Loudes, Le Touquet-Paris-Plage, Lille-Lesquin, Limoges-Bellegarde, Lorient Lann-Bihoue, Lyon Bron, Macon-Charnay, Metz-Nancy-Lorraine, Monbeliard-Courcelles, Montluçon-Gueret, Morlaix-Ploujean, Moulins-Montbeugny, Nancy-Essey, Nevers-Fourchambault, Nîmes-Garons, Niort-Souché, Ouessant, Pau-Pyrénées, Périgueux-Bassillac, Perpignan-Rivesaltes, Poitiers-Biard, Pontoise-Cormeilles, Port Grimaud, Quimper-Pluguffan, Reims-Champagne, Rennes-St Jacques, Roanne-Renaison, Rochefort-St Agnant, Rodez-Marcillac, Rouen-Vallée de la Seine, St Brieux-Armor, St Denis-Gillot, St Etienne-Bouthéon, St Nazaire-Montoir, St Tropez La Mole, Saint Yan, Samur Saint Florent, Tarbes-Oussun-Lourdes, Toulon-Hyères-Le-Palyvestre, Tours-St. Symphorien, Troyes-Barbercy, Valence-Chabeuil, Valenciennes-Denain, Vichy-Charmeil</p>	
Germany	Berlin-Tegel, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hahn, Hannover-Langenhagen, Leipzig-Halle, Stuttgart, München, Nürnberg, Köln-Bonn	Berlin-Schönefeld, Dortmund, Münster/Osnabrück, Lippstadt	Bremen, Dresden, Paderborn	<p>Altenburg-Nobitz, Augsburg, Barth, Bayreuth, Berlin-Tempelhof, Bielefeld, Braunschweig, Chemnitz-Jahnsdorf, Cottbus-Drewitz, Cottbus-Neuhausen, Egelsbach, Eisenach-Kindel, Erfurt, Essen/Mühlheim, Friedrichshafen, Gera, Heringsdorf,</p>

			Hof-Plauen, Jena-Schöngleina, Karlsruhe/Baden-Baden, Kassel, Kiel, Lahr, Lübeck-Blankensee, Magdeburg, Marl-Loemühle, Meschede, Mönchengladbach, Niederrhein, Neubrandenburg, Passau-Vilshofen, Porta-Westfalica, Rothenburg/Görlitz, Rostock-Laage, Saarbrücken-Ensheim, Schönhagen, Schwerin-Parchim, Siegerland, Speyer-Ludwigshafen, Stendal-Borstel, Strausberg, Welzow, Zweibrücken
Greece	Athinai, Iraklion, Thessaloniki, Rodos	Chania, Kerkira, Kos	Alexandroupolis, Araxos, Ioannina, Kalamata, Kastoria, Kavala, Kozani, Nea Anchialos, Preveza, Astypalaia, Chios, Ikaria, Karpathos, Kasos, Kastelorizo, Kefallonia, Kithira, Leros, Limnos, Mikonos, Milos, Mitilini, Naxos, Paros, Samos, Santorini, Siros, Sitia, Skiathos, Skiros, Zakynthos
Hungary	Budapest Ferihegy		Balaton-West, Debrecen, Győr-Pér, Szeged
Ireland	Dublin, Shannon, Cork		Knock, Kerry, Galway, Donegal, Sligo, Waterford
Italy	Roma-Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano-Malpensa, Milano-Linate, Napoli, Bologna, Catania, Palermo, Bergamo, Venezia, Torino, Verona, Cagliari, Pisa	Olbia, Firenze, Bari, Lamezia, Genova	Albenga, Alghero-Fertilia, Ancona-Falconara, Aosta, Biella-Cerrione, Bolzano, Brescia, Brindisi-Papola Casale, Crotone, Cuneo-Levaldigi, Foggia-Gino Lisa, Forli, Grosseto, Lampedusa, Marina di Campo, Padova, Pantelleria, Parma, Perugia-Sant'Egidio, Pescara, Reggio Calabria, Rimini-Miramare, Siena-Ampugnano, Taranto-Grottaglie, Tortoli, Trapani-Birgi, Treviso-Sant'Angelo, Trieste-Ronchi dei Legionari, Vicenza
Latvia		Riga	Daugavpils, Liepaja, Ventspils
Lithuania			Vilnius, Kaunas, Palanga, Siauliai
Luxembourg	Luxembourg		
Malta	Luqa-Malta		

Netherlands	Amsterdam-Schiphol	Maastricht-Aken , Rotterdam	Eindhoven, Groningen-Eelde, Twente-Enschede
Poland	Warszawa-Okecie		Bydgoszcz, Gdansk, Katowice-Pyrzowice, Krakow, Łódz-Lublinek, Poznan-Lawice, Rzeszów-Jasionka, Szczytno-Szymany, Szczecin-Goleniów, Wrocław-Strachowice, Zielona-Góra-Babimost
Portugal	Lisboa, Faro	Funchal, Porto	Braga, Chaves, Coimbra, Corvo, Evora, Flores, Horta, Lages, Porto Santo, Santa Maria, Pico, Saõ Jorge, Cascais/Tires, Graciosa, Vila Real, Covilhã, Viseu, Bragança, Ponta Delgada, Portimao, Sines, Vilar de Luz (Maia)
Slovakia			Bratislava, Kosice, Nitra, Piestany, Poprad-Tatry, Prievidza, Sliac, Zilina
Slovenia		Ljubljana	Ajdovscina, Bovec, Celje, Lesce, Maribor, Murska Sobota, NovoMesto, Portoroz, Postojna, Ptuj, Slovenjgrodec, Valenje
Spain	Alicante, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Madrid, Malaga, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia	Jerez, Reus, Santiago, Vitoria	Albacete,Almeria, Asturias, Badajoz, Cordoba, El Hierro, Gomera, Granada, La Coruna, La Palma, Leon, Madrid-C.Vientos, Melilla, Murcia, Pamplona, Salamanca, San Sebastian, Santander, Valladolid, Vigo, Zaragoza
Sweden	Göteborg-Landvetter, Stockholm-Arlanda	Malmo-Sturup, Stockholm/Bromma, Stockholm/Skavsta	Ängelholm, Arvika, Arvidsjaur, Borlänge, Eskilstuna, Falköping, Gällivare, Gällivare/Vassare, Ljungby/Feringe, Ljungbyhed, Ludvika, Gävle-Sandviken, Gothenburg-Säve, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Helsingborg/Hammen, Hultsfred, Jokkmokk, Jönköping, Kalmar, Karlskoga, Karlstad, Kiruna, Kiruna/Loussajärvi, Kramfors, Kristianstad, Lidköping, Linköping/Malmen, Linköping/SAAB, Luleå/Kallax, Lycksele, Mora/Siljan, Norrköping/Kungsängen, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Satenäs, Skellefteå, Skövde, Stockholm/Västeras, Storuman, Stromstadt/Nasinge, Sundsvall/Härnösand, Sveg, Söderhamn, Torsby/Fryklanda,

			Trollhättan-Vänersborg, Umeå, Uppsala, Uppsala/Viktorja, Vilhelmina, Visby, Växjö- Kronoberg, Örebro, Örnköldsvick, Östersund/Frösön
United Kingdom	Aberdeen, Belfast-International, Belfast-City, Birmingham, Bristol, Edinburgh, East-Midlands, Glasgow, Liverpool, London-Heathrow, London-Gatwick, London-Stansted, Luton, Manchester, Newcastle, Leeds-Bradford, Nottingham East Midlands, Prestwich.	Cardiff Wales, Kent International, London City, Southampton	Teesside, Inverness, Sumburgh, Humberside, Bournemouth, Norwich, Exeter, St Mary's (Scilly), Penzance, Plymouth, Scatsta, Stornway, Kirkwall, Blackpool, City of Derry, Sheffield, Benbecula, Tresco (Scilly), Wick, Cambridge, Islay, Isle of Man, Dundee, Campbeltown, Barra, Biggin Hill, Battersea, Tiree, Lerwick, Southend, Lydd, Hawarden, Coventry, Gloucester, Shoreham, Unst, Carlisle, Barrow, Newquay, Fermanagh

ANNEX C

Summary of price developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	Airline	AUC	AOC	Handler
Vienna	-15%	Austrian Airlines: -5%	-5%	-10%	VAS: no insight
Brussels	Increase	Lufthansa: increase	No change		BGS: no change Aviapartner: no change
Copenhagen	Decrease			-10 to -15%	Novia: decreased SAS: frozen ¹
Helsinki	No insight	British Airways: no change		Stable	GlobeGround: no major change Finnair: -30% to -40% Fortum: no change
Lyon	-50%	Brit Air: no change	Slight decrease		Aviapartner: -20% Servisair: -20%
Nice		Air France: no change			Swissport: lower
Paris-CDG	-20%	Lufthansa: +8%	Slight decrease		
Toulouse	Decrease		Slight decrease		Servisair: -20% Aviapartner: -20%
Frankfurt	-5% to -15%	British Airways: significant decrease	-10%	No change	Acciona Airport Services: decrease
Hamburg	-5% to -15%		No insight	No insight	Checkpoint B: -15% to -20% Swissport and Menzies: -10% to -15%
Munich	-15%	British Airways: 15% to -25%	Frozen		Aviapartner: -20%
Nuremberg	-10% to -20%	Eurowings: -15%	Frozen		Aviapartner: -20%
Stuttgart	Decrease	Alitalia: no change	-15% to -20%	Decreased	Servisair: airlines expected -25% Aerogate: decreased
Athens	-30% to -40%		Decrease		Swissport: -40% Goldair: large discounts
Heraklion			-15%		
Dublin	No insight	Ryanair: no insight Aer Lingus: +10%	No change		Servisair: -5% to -7.5% Avianca: no insight
Milan-MXP	-20%				
Naples	-25%		No change		
Rome-FCO	-10 to -25%	Alitalia: Decrease			EAS: -30%
Luxembourg	No change	Cargolux: increased	Increase	Decrease	CSLux: frozen Luxair: frozen
Amsterdam	-5% to -10%	KLM: Decrease ²		Decrease	GlobeGround: Decrease ²
Faro	Decrease	Charter airlines: -10%	Decrease	Decrease	Portway: -25% TAP Handling: -15%
Lisbon	Significant reductions up to 50%	Lufthansa: -20%	Decrease	Decrease	Portway: -10%
Barcelona	Decrease			Decrease	Iberia Handling: decrease
Fuerteventura	Decrease				
Madrid	Decrease		Decrease		Ineuropa and Iberia

					Handling: decrease Ineuropa: -20%
Palma de Mallorca	Decrease		Decrease		
Tenerife Sur	Decrease		-20%		
Stockholm	-20% to -30%	Skyways: -10 to -15%	No change	Decrease	Air Cargo Center: slight decrease Novia: -20% to -30% Servisair: decrease
Belfast	No insight	BMI: no insight	No insight	No insight	Servisair: -10% Aviance: -5%
Birmingham	Decrease	Aer Lingus: frozen British Airways: slight increase	Frozen		Groundstar: no change Servisair: no insight Aviance: frozen
London-LHR	No comment	American: -20% Malaysia Airlines: -10% to -40%	No comment	No comment	Swissport: -25% to -30%
Manchester	+10% ³	Monarch: no change			Aviance: -20% since 1992 Ringway: no change Servisair: -10% to -15%

- (1) But off-peak prices are estimated to have decreased up to 35%.
- (2) Price erosion started in 1993 with the entrance of Ogdin.
- (3) Decrease in prices took place in 1992 when market was opened, but since the implementation of the Directive, Manchester Airport estimates the prices have increased.

Price developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	AUC	Ground handler
Paris-Orly	No comment		Cariane: Higher (Directive)
Marseille-Provence	-15% (Industry)	Lower (Industry)	
Bordeaux-Mérignac	Lower		
Strasbourg-Entzheim	Unknown		Swissport: -20% (Directive) Aviapartner: -20% (Directive and industry)
Berlin-Schönefeld	Increase (Industry)		
Hahn	Decrease (Industry)		
Dusseldorf	-20% (Industry)	-5% (Directive)	Aviapartner: -20% (fear of Directive)
Hannover-Langenhagen			Aviapartner: -20% (fear of Directive) Hannover Ground Aviation Service: -20% to -30% (Industry)
Leipzig-Halle	-10% (Directive and industry)	No change	PortGround: decrease
Köln-Bonn	-7% (Directive and industry)	Decrease (Industry)	Aviapartner: -20% (fear of Directive)
Shannon	No change		
Torino-Caselle			Sagat: -15% (Directive and industry)
Porto-Sà Carneiro	No comment		PGA: increase (Directive)
Alicante	-20% to -25% (Directive and industry)		

Bilbao	-20% to -25% (Directive and industry)		Iberia: -20% (Industry)
Gran Canaria	-20% to -25% (Directive)		
Ibiza	-20% to -25% (Directive and industry)		Ineuropa: -15% (Industry)
Lanzarote	-20% to -25% (Directive and industry)		Nordic: N/a
Malaga	-20% to -25% (Directive)		
Sevilla	-20% to -25% (Directive and industry)		
Göteborg-Landvetter		Decrease (Directive and industry)	
London-Gatwick	No insight	No change	Inflight Cleaning Services Ltd.: -10% (Directive)
London-Stansted			Stansted Airport Limited: -30% (Directive and industry) ASIG: -20% (Directive and industry)
Luton	-10% (Directive and industry)		
Newcastle	Decrease (Directive)		Servisair: -15% (Industry)
Aberdeen	No change		Servisair: decrease (Directive and industry)
Bristol	N/C		
Edinburgh	Decrease (Industry)		Aviance: -5% (Industry) Servisair: -20% (Directive and industry)
Glasgow	No change		Airline Services Ltd.: Anticipated changes due to progress in service standards. Avance; no change Execair: +10% (Industry) Servisair: -25% (Industry)

ANNEX D

Summary of quality developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	Airline	AUC	AOC	Handler
Vienna	No change	Austrian Airlines: increase			VAS: no insight
Brussels	Increase	Lufthansa: no change	No change		BGS: increase Aviapartner: no change
Copenhagen	Decrease				SAS: no change
Helsinki	No change	British Airways: no change		No change	GlobeGround: increase Finnair: no change Fortum: increase
Lyon	Decrease	Brit Air: increase	No change		Aviapartner: decrease Servisair: decrease Globeground: increase
Nice	Decrease				Swissport: increase
Paris-CDG	Unstable		No change		Globeground: increase
Toulouse	Decrease		No change		Aviapartner: decrease Servisair: decrease
Frankfurt	No change	British Airways: no change	No change	No change	Acciona Airport Services: no change
Hamburg	No change		No change	No change	Checkpoint B: no change AHS Handling: increase Swissport: no change
Munich	- 5%	British Airways: no change	Decrease/ no change		Aviapartner: no change
Nuremberg	No change		No change		Aviapartner: no change
Stuttgart	No change	Alitalia: increase	No change	No change	Servisair: no change Aerogate: decrease
Athens	Increase		Increase	Increase	Olympic Handling and Goldair: increase
Heraklion	Increase		Increase		
Dublin	Decrease	Aer Lingus: no change	No change		Servisair: no change Aviance: increase
Milan-MXP	No change		No change		
Naples	Increase		No change		
Rome-FCO	No change	Alitalia: increase	Increase		EAS: increase
Luxembourg	No change				CSLux: increase Luxair: increase
Amsterdam	Decrease	KLM: No change	SGUC: decrease	No change	GlobeGround: no insight
Faro	Increase	Charter airlines: increase		Increase during off peak	
Lisbon	No change	Lufthansa: increase		Increase	
Barcelona	Decrease			Decrease	
Fuerteventura	Increase				
Madrid	Increase				
Palma de Mallorca	Increase		Increase		Iberia Handling and Ineuropa: increase
Tenerife Sur	Increase				Ineuropa: increase
Stockholm	-10% to -20%	Skyways: decrease	No change		Novia: no change Servisair: increase
Belfast	No change	BMI: no change		No change	Servisair: +15% Aviance: no change

Birmingham	Decrease	Aer Lingus: increase	Increase		Groundstar: increase Servisair: increase
London-LHR	No comment	United: decrease Malaysian Airlines: -10% Singapore Airlines: increase	No comment	No comment	Swissport: no change
Manchester	Decrease		Decrease	Decrease	Aviance: increase Ringway: increase Servisair: decrease

Quality developments - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator	AUC	Ground handler
Paris-Orly	No comment		Cariane: increase (Directive)
Marseille-Provence	No change	No change	
Bordeaux-Mérignac	Decrease		
Strasbourg-Entzheim	Increase (Industry)		Swissport: decrease (Directive) Aviapartner: decrease (Directive and industry)
Berlin-Schönefeld	No change		
Hahn	No change		
Dusseldorf	No change	+10% (Directive and industry)	Aviapartner: no change
Hannover-Langenhagen			Aviapartner: no change Hannover Ground Aviation Service: decrease (Industry)
Leipzig-Halle	No change	No change	Aviapartner: no change
Köln-Bonn	No change	No change	Aviapartner: no change
Shannon	Increase (Directive and industry)		
Torino-Caselle			Sagat: no change
Porto-Sà Carneiro	Increase (Directive)		PGA: no change
Alicante	Increase (Directive and industry)		
Bilbao	Increase (Directive and industry)		Iberia: +10% (Industry)
Gran Canaria	Increase (Directive)		
Ibiza	Increase (Directive and industry)		Ineuropa: Increase
Lanzarote	Increase (Directive and industry)		Nordic: N/a
Malaga	Increase (Directive)		
Sevilla	Increase (Directive and industry)		
Göteborg-Landvetter		Decrease (Industry)	
London-Gatwick	No change	No comment	Inflight Cleaning Services: -10% (Directive)
London-Stansted	Decrease (Directive and industry)		ASIG: no change
Luton	+10% (Industry)		
Newcastle	No change		Servisair: no change
Aberdeen	No change		Servisair: increase (Industry)
Bristol	No comment		

Edinburgh	No change		Aviance: -10% (Industry) Servisair: increase (Industry)
Glasgow	Increase (Industry)		Airline Services: increase (Industry) Aviance: +10% (Industry) Servisair: +25% (Industry)

ANNEX E

Number of handlers - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Country	Airport	Number of third party handlers ¹									
		Passenger handling (2)		Baggage handling (3)		Freight and mail handling (4)		Ramp handling (5.4)		Fuel and oil handling (7)	
		Before	After	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After
Austria	Vienna	2	8	1	2	3	6	1	2	3	3
Belgium	Brussels	3	5	2	2	5	5	2	2	2	2
Denmark	Copenhagen	2	3	2	3	2	3	2	3	1	1
Finland	Helsinki	3	3	2	2	3	5	3	3	3	3
France	Lyon	5	5	4	7	4	5	7	10	2	2
	Nice	2	3	2	3	2	3	2	3	6	7
	Paris-CDG	2	8	2	5	3	4	2	5	2	2
	Toulouse	2	6	2	7	3	4	2	7	1	1
Germany	Frankfurt	3	6	1	2	22	22	1	2	9	9
	Hamburg	N/a	5	1	2	1	2	1	2	2	2
	Munich	8	7	1	1	2	3	1	2	2	2
	Nuremberg	3	4	1	1	3	3	1	2	1	1
	Stuttgart	4	5	1	1	14	15	1	2	4	4
Greece	Athens ²	1	4	1	3	1	3	1	3	1	2
	Heraklion	1	3	1	3	1	2	1	3	1	1
Ireland	Dublin	4	7	2	5	3	6	3	5	4	2
Italy	Milan-MXP	3	4	1	2	3	2	2	2	3	3
	Naples	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
	Rome-FCO	1	4	1	3	1	3	1	3	3	3
Luxembourg	Luxembourg	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
Netherlands	Amsterdam	3	4	3	4	5	6	3	5	2	2
Portugal	Faro	1	2	1	2	1	2	1	2	4	3
	Lisbon	1	8	1	2	2	2	1	2	4	4
Spain	Barcelona	2	8	2	2	1	5	2	2	1	2
	Fuerteventura	2	6	2	2	2	2	2	2	1	1
	Madrid	N/a	11	2	2	2	8	2	2	N/a	2
	Palma de Mallorca	2	6	2	2	2	3	2	2	1	1
	Tenerife Sur	2	6	2	2	2	2	2	2	2	2
Sweden	Stockholm	3	4	3	5	2	3	3	4	2	2
UK	Belfast	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1
	Birmingham	4	5	2	4	2	4	5	5	3	3
	London-LHR	12	12	8	11	11	12	8	13	4	4
	Manchester	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1

(1) 'N/a' means the airport operator has not been able to provide SH&E with the information.

(2) Before refers to Athens-Hellenikon airport, while after refers to the new Athens International Airport "Eleftherios Venizelos".

Country	Airport	Number of self handlers ¹									
		Passenger handling (2)		Baggage handling (3)		Freight and mail handling (4)		Ramp handling (5.4)		Fuel and oil handling (7)	
		Before	After	Before	After	Before	After	Before	After	Before	After
Austria	Vienna	5	4	0	0	7	1	0	0	0	0
Belgium	Brussels	5	5	1	1	2	2	2	2	0	0
Denmark	Copenhagen	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0
Finland	Helsinki	2	2	1	1	3	3	1	1	0	0
France	Lyon	7	5	2	1	4	4	3	2	0	0
	Nice	3	2	2	1	1	1	2	1	0	0
	Paris-CDG	2	11	2	1	3	1	2	1	0	0
	Toulouse	2	2	2	2	5	5	2	2	0	0
Germany	Frankfurt	12	12	0	0	6	6	2	0	0	0
	Hamburg	N/a	3	0	0	0	1	0	0	0	0
	Munich	4	4	0	0	1	1	0	0	0	0
	Nuremberg	2	2	0	0	3	3	0	0	0	0
	Stuttgart	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0

Greece	Athens ²	8	4	1	2	1	2	1	2	1	0
	Heraklion	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1
Ireland	Dublin	4	2	3	2	7	3	6	8	0	8
Italy	Milan-MXP	5	3	1	0	1	1	1	1	0	0
	Naples	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
	Rome-FCO ³	6	6	0	2	1	2	0	2	0	0
Luxembourg	Luxembourg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Netherlands	Amsterdam	3	2	1	1	1	1	1	2	0	0
Portugal	Faro	9	3	1	1	1	1	1	1	0	0
	Lisbon	8	8	3	2	1	2	3	2	0	0
Spain	Barcelona	9	3	1	1	1	1	1	1	0	0
	Fuerteventura	8	8	3	2	1	2	3	2	0	0
	Madrid	10	7	4	2	8	6	4	2	0	0
	Palma de Mallorca	1	2	1	2	1	1	1	2	0	0
	Tenerife Sur	N/a	9	5	4	N/a	8	5	4	0	0
Sweden	Stockholm	7	3	4	4	4	8	4	5	0	0
UK	Belfast	6	4	4	3	4	4	4	4	0	0
	Birmingham	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
	London-LHR	18	18	7	5	7	7	7	6	0	0
	Manchester	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1

- (1) 'N/a' means the airport operator has not been able to provide SH&E with the information.
- (2) Before refers to Athens-Hellenikon airport, while after refers to the new Athens International Airport "Eleftherios Venizelos"
- (3) Self-handlers include service providers owned or controlled by the airline.

ANNEX F

Airport operator's involvement in groundhandling - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Does the airport operator provide handling services?	Does this distort competition?	Is there a separate entity to offer handling services?	Do you think there is any form of cross subsidisation?	How is the separation of accounts safeguarded (according to airport operator)?
Paris-Orly	Yes		Yes		ADP separated its accounts before the Directive came into force. ADP accountants are responsible for the separation of accounts.
Marseille-Provence	No				
Bordeaux-Mérignac	No				
Strasbourg-Entzheim	Yes	Aviapartner: Yes	No		CAA responsible for checking the separation of accounts.
Berlin-Schönefeld	Yes		No		
Berlin-Tegel	Yes		Yes		Meeting of shareholders and board of directors
Hahn	Yes		Yes		Use of certified accountant
Dusseldorf	Yes	AUC: Yes, high market share and long term contracts	Yes	AUC: Yes, suggestion	Own profit centre and separation of revenue and costs. Safeguarded by finance department and controlling system, also checked by the AUC.
Hannover-Langenhagen	Yes	Hannover ground aviation service: No	Yes	Hannover Ground Aviation Service: No	By CAA
Leipzig-Halle	Yes	PortGround: No	Yes	ProtGround: No	Separate investment
Köln-Bonn	Yes	AUC: Yes	Yes	AUC: Unknown	Separate business unit (profit centre), checked by independent accountant
Shannon	Yes		Yes		Direct revenues and costs are allocated to the individual business area. Indirect costs are apportioned based on the outputs of a cost attribution model. Checked by external auditors.
Torino-Caselle	Yes	Sagat: No	Yes		Different companies
Porto-Sã Carneiro	Yes	PGA: Yes	Yes	PGA: Probably	
Alicante	No				
Bilbao	No				
Gran Canaria	No				
Ibiza	No				
Lanzarote	No				
Malaga	No				
Menorca	No				
Sevilla	No				
Göteborg-Landvetter	No				
London-Gatwick	No				
London-Stansted	No				
Luton	No				
Newcastle	No				
Aberdeen	No				
Bristol	No				
Edinburgh	No				
Glasgow	No				

ANNEX G

Centralised infrastructure - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	CI defined	Charging Base	Users consulted?	Problems
Paris-Orly	Yes	Cost related	Yes	No
Marseille-Provence	Yes	Number of passengers and usage	No	No
Bâle-Mulhouse	Yes	No separate charges	Yes	No
Strasbourg-Entzheim	Yes	Covered by passenger security charge	Yes	No
Berlin-Schönefeld	Yes	Based on number of passengers, MTOW or usage	Yes	No
Berlin-Tegel	Yes	Parts are covered by aeronautical charges and the access fee, other elements based on number of passengers and MTOW	Yes	Yes
Hahn	Yes	Cost related	Yes	No
Dusseldorf	Yes	Cost related	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4)
Hannover-Langenhagen	Yes	Usage related	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4) Hannover ground aviation service: No
Leipzig-Halle	Yes	Cost related	Yes	Yes, AUC noted there is insufficient information about CI
Köln-Bonn	Yes	Based on aircraft type	Yes	Yes, Aviapartner notes the airport has put as much price to CI (see Section 4)
Shannon	No	No charges		
Torino-Caselle	Yes	Based on number of passengers and ATMs	Yes	No
Porto-Sà Carneiro	No	No charges		
Alicante	Yes	Movement basis	No	
Bilbao	Yes	Movement basis	No	
Gran Canaria	Yes	Movement basis	No	
Ibiza	Yes	Movement basis	No	
Lanzarote	Yes	Movement basis	No	
Malaga	Yes	Movement basis	No	
Sevilla	Yes	Movement basis	No	
Göteborg-Landvetter	Yes	Based on number of passengers and ATMs	No	Yes, according to the AUC there were problems with regard to the definition of Ground Power Unit and remote parking
London-Gatwick	No	No charges		
London-Stansted	Yes	Parts are covered by aeronautical charges and other elements are cost related	Yes	Yes, according to ASIG at other airports where oil companies own the facilities, there is difficulty for other fuel suppliers to gain access to the final storage facility.
Luton	Yes	No set formula at present	Yes	No
Newcastle	Yes	Depending on usage	Yes	Yes
Aberdeen	No	No charges		
Edinburgh	No	No charges		
Glasgow	No	No charges		

ANNEX H

Changes in social aspects and training - (Source: SH&E Limited, October 2002)

Airport	Airport operator		AUC		Ground handler	
	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?	Change in social aspects?	Change in training standards/ education level?
Paris-Orly	Yes	No			Cariane: No	Cariane: No
Marseille-Provence	No	No	Difficult to evaluate	No		
Bâle-Mulhouse					Swissport: Yes, very restrictive salary increases	Swissport: Yes, training reduced to minimum
Bordeaux-Mérignac	Yes, Strikes	Yes				
Strasbourg-Entzheim	No	No			Aviapartner: Yes, frozen salaries	Aviapartner: No
Berlin-Schönefeld	Yes	Yes				
Berlin-Tegel	N/a	N/a				
Hahn	No	No				
Dusseldorf	Yes, more flexible working time, lower wages	No	Yes	Yes	Aviapartner: Yes, gain in productivity	Aviapartner: No
Hannover-Langenhagen					Aviapartner: Yes, gain in productivity Hannover Aviation Ground Service: Yes	Aviapartner: No Hannover Aviation Ground Service: No
Leipzig-Halle	Yes, new labour contract	No	Yes	No	PortGround: Yes, new labour contract	PortGround: No
Köln-Bonn	Yes, fewer full time jobs, lower entrance salary	No	No	No	Aviapartner: Yes, gain in productivity	Aviapartner: No
Shannon	No	Yes, more input by airport authority in terms of audit/review of training				
Torino-Caselle					Sagat: Yes, increase of temporary and part-time contracts, decrease in salaries	Sagat: No
Porto-Sà Carneiro	No comment	Yes, more training			PGA: Unkonwn	PGA: Unkonwn
Alicante						
Bilbao					Iberia: No	Iberia: No
Gran Canaria						
Ibiza					Ineuropa: Yes, improved	Ineuropa: Yes, improved

Lanzarote					Nordic: N/A	Nordic: N/A
Göteborg-Landvetter			Yes, more staff on temporary contracts	Yes, due to external rules and regulations		
London-Gatwick	No evidence	No evidence	No	No		
London-Stansted	None	Yes, incorrect use of equipment			ASIG: No	ASIG: Yes, airport company showing greater focus and actively encouraging operators to work with them
Luton	Yes, movement of labour	Yes, continuity of standards				
Newcastle	No	No			Servisair: No	Servisair: Yes, better
Aberdeen	Yes, high employee turnover rate	Yes, improved due to joint training initiatives on the ramp			Servisair: Yes, lower salaries to compete in market	Servisair: Yes, market requirements
Bristol	Yes, job security					
Edinburgh	Yes, more temporary employee contracts	Yes, more structured training and manuals	Yes	Yes	Aviance: No Servisair: Yes, ability to attract calibre of staff required diminished against inability to pay appropriate salaries	Aviance: Yes, more demands of hasher training from airlines Servisair: Yes, NVQs to attract employees against competitive market – more multi-functional training to reduce cost
Glasgow		Yes, better			Airline Services: No Aviance: No Servisair: Yes, salaries kept low in order to compete in market Execair: No	Airline Services: No Aviance: Yes, setting up of a training department Servisair: Yes, more multi-functional training Execair: No!

ANNEX I

Negative impact of Directive according to unions/work councils – (Source: SH&E Limited, October 2002)

Lower salaries.	Insufficient conditions for the take over of staff in German law.
Deteriorating work and security conditions for workers and customers.	No participation of work councils in AUC to get information from first hand (not from the workers) and to come up for social items.
Lower quality levels.	No social aspects in the tender process.
More safety and security issues; also as a result of higher turnover of employees due to lower salaries.	Increase in activity on the ramp can lead to congestion and thus longer working hours for employees (this will become worse with more handlers).
Deteriorating working conditions: more pressure on staff due to increases in productivity (e.g. the increase in workload / productivity is equivalent of 15% less salary in Germany).	With the contracts between handler and airlines becoming shorter, there is less job security as job contracts become shorter as well and increase of the prospective risk for losing a job; shift to more flexible contracts for employees.

ANNEX J

Results of Directive - (Source: SH&E Limited, October 2002)

	Positive results	Negative results
Airport operator	More competition	Space problems: too many handlers in limited space
	More choice for handlers	Management of the apron more inflexible, resource allocation is more restricted
	Stimulated new economic impetus	Dominance in AUC by national carrier
	Better customer orientation	
		Decrease of service level (not covered by the Directive)
	Cost-reducing pressures lead to lower prices	Dilution of profit and performance
	Quality programmes to ensure service levels	Obligation of airport operator to guarantee the running of operation restricts competition with third party handlers
	Formal procedures to be followed by handling companies have been beneficial in terms of safety and security	Tendencies toward uncontrolled market access, with no limitation, difficult to make a good evaluation of the suppliers
		Difficulties in case of separately ordered service parts to meet the logistic requirements
		Additional staff training and supervision needed
		Process to limit handlers is very stringent.
		Handlers have been disincentivised from making long-term investments or devising long-term strategies due to short-term airline contracts and commitments.
		Extra demand for access to airside has security and space implications as well as the allocation of scarce resources to satisfy all handlers.
		Additional administration and supervisory work load for managing body.
	Handlers are constantly seeking ways to reduce costs and sometimes these measures have an impact on service standards.	
	Self-handling operators make use of infrastructure or resources that could have a greater utilisation from third party handlers.	
	If several agents provide different services to same carrier (i.e. representation, passenger, baggage/ramp, etc.) a great deal of coordination is required to ensure acceptable standards	
	Directive required airport operators to put a large amount of management resources into ensuring compliance without seeing any specific benefits.	
Airport Users' Committee	Better handling products	Limited capacity at airport
	Lower prices	Some handlers have bought market shares and then failed to deliver either a fully healthy product or a viable alternative.
	Higher productivity	
	More choice for handlers	
	Less monopolistic behaviour	
Groundhandlers	Efficiency improvement programmes	Market rates driven down by competition
	Lower prices for airlines	Lower profitability for both airports and handlers
	More choices for airlines	Less attractive employment conditions
	More choices for employees	Not one single handler has economies of scale
	Opened access to closed markets for third party handlers, removed airport monopoly activities	Strong competition may endanger the quality of services and create safety and security problems
	Approached market conditions within Europe standard of services.	High expenditure for tender procedure
	Started a focus on the abuses in the industry	Additional expenditure for separation of accounts
	Groundhandlers are being respected and consulted on airport procedures	In some countries the national legislation protects only airports and staff, not the new entrants.
	Have a sense of security in the industry and therefore being a better employer.	Airlines are able to undercut third party handlers by at least the level of the access fee, which airport companies are unable to resolve on level playing field.
		Directive open to too much interpretation, leading to inconsistent application of the intended principles of the directive.
		Airport operators still required to maintain their profit margins and therefore to increase ancillary charges to compensate