

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.1.2007  
KOM(2006) 821 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION**

**über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996**

## **BERICHT DER KOMMISSION**

### **über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996**

#### **1. EINLEITUNG**

1. Am 15. Oktober 1996 verabschiedete der Rat die Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft. Die Richtlinie war ein erster Schritt zur stufenweisen Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste, um zur Senkung der Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen und zur Verbesserung der Dienstleistungen beizutragen. Nach Artikel 22 der Richtlinie hat die Kommission einen Bericht über ihre Anwendung zu erstellen. Dieser Pflicht kommt sie mit dem vorliegenden Bericht nach.
2. Im Auftrag der Kommission wurde 2002 eine Studie „zur Qualität und Effizienz der Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen im Ergebnis der Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates“ durchgeführt. Diese ist auf der Internetseite<sup>1</sup> der Kommission öffentlich zugänglich, da sie wichtige Informationen über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Richtlinie in den einzelnen Mitgliedstaaten enthält.
3. Bekanntlich unterscheidet die Richtlinie zwischen zwei Arten von Bodenabfertigungsdiensten: 1) denjenigen Kategorien, zu denen an Flughäfen, die eine bestimmte Schwelle erreichen, freier Marktzugang für Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten besteht und Luftfahrtunternehmen sich für die Selbstabfertigung entscheiden können; und 2) einer begrenzten Anzahl besonderer Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten<sup>2</sup>, die an bestimmten Flughäfen einem beschränkten Kreis von Bodenabfertigungsdienstleistern bzw. Selbstabfertigern vorbehalten sind. Letztere werden allgemein auch als beschränkt zugängliche Dienste bezeichnet; dieser Begriff wird im Weiteren verwendet.

#### **2. ERGEBNISSE DER STUDIE**

##### **4. Umsetzung der Richtlinie in nationale Rechtsvorschriften**

Die Umsetzung der Richtlinie in Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten erfolgte in den meisten Fällen reibungslos, auch wenn die Kommission mit vielen Mitgliedstaaten einen Schriftwechsel und Konsultationen unterhalten musste, um Klarheit zu schaffen sowie Informationen und Hilfestellung zur ordnungsgemäßen Umsetzung der Richtlinie zu geben. Etwas anderes gilt für die recht geringe Geschwindigkeit, mit der die Umsetzung erfolgt ist: Die meisten neuen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften wurden vor 1999 erlassen, während vier Mitgliedstaaten erst 1999 Rechtsvorschriften in Kraft setzten und ein Mitgliedstaat bis 2000 brauchte.

---

<sup>1</sup> [www.ec.europa.eu/transport/air\\_portal/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm). Studie der Beratungsgesellschaft S&HE International Air Transport Consultancy, London.

<sup>2</sup> Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste sowie die physische Fracht- und Postabfertigung zwischen Flughafenterminal und Flugzeug.

5. Bei zwei Mitgliedstaaten stellte die Kommission eine unsachgemäße Umsetzung von Artikel 18 der Richtlinie fest, wonach die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen ergreifen können, um den Schutz der Rechte der Arbeitnehmer sicherzustellen. Die Kommission war der Ansicht, dass die von den fraglichen Mitgliedstaaten erlassenen nationalen Rechtsvorschriften einer wirksamen Anwendung der Richtlinie entgegenstanden. Der Europäische Gerichtshof hat letztlich ein entsprechendes Urteil gefällt<sup>3</sup>, und ein Mitgliedstaat ist mittlerweile dem Urteil des Gerichtshof nachgekommen. Die Kommission erwägt, auf der Grundlage von Artikel 228 EG-Vertrag rechtlich gegen den anderen Mitgliedstaat vorzugehen.

6. Freistellungen nach Artikel 9 der Richtlinie

Liegen auf einem Flughafen besondere Sachzwänge aus Platz- oder Kapazitätsgründen vor, so kann der betreffende Mitgliedstaat beschließen, die Zahl der Dienstleister zu begrenzen. Die Mitgliedstaaten haben der Kommission alle von ihnen verfügbaren Freistellungen zu melden. Zehn solcher Meldungen auf der Grundlage von Artikel 9 sind bei der Kommission eingegangen. Nach deren Prüfung hat die Kommission acht Freistellungen bestätigt und zwei zurückgewiesen. Die betroffenen Flughäfen sind in der nachstehenden Liste aufgeführt.

Flughafen	Datum der Kommissionsentscheidung	Freistellung gewährt bis
Frankfurt	14. Januar 1998	1. Januar 2001
Hamburg	30. Oktober 1998	31. Dezember 2000
Stuttgart	30. Oktober 1998	31. Dezember 2000
Berlin-Tegel	27. April 1999	31. Dezember 2000
Düsseldorf	14. Januar 1998	31. Dezember 2000
Düsseldorf	5. Januar 2000	31. Dezember 2001
Paris CDG	27. April 1999	31. Dezember 2000
Funchal	10. Januar 2000	31. Dezember 2001

Die für die Flughäfen Köln/Bonn am 30. Oktober 1998 und Porto am 10. Januar 2000 beantragten Freistellungen wurden abgelehnt.

Anhang A enthält einen Überblick über platz- oder kapazitätsbedingte Sachzwänge, mit denen sich Flughafenbetreiber nach Umsetzung der Richtlinie konfrontiert sahen. Er basiert auf einer schriftlichen Befragung, in die nicht alle großen EU-Flughäfen einbezogen wurden<sup>4</sup>. Abgesehen von den oben genannten Flughäfen, deren Antrag auf Freistellung stattgegeben wurde, hatten die meisten Flughäfen nach Inkrafttreten der Richtlinie offenbar keine Probleme mit der Unterbringung neuer Abfertiger oder konnten schnell entsprechende Lösungen finden. Diese Auffassung wird von den Dienstleistern weitgehend geteilt.

7. Anwendung der Richtlinie

Nach Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie hat die Kommission jedes Jahr ein Verzeichnis der Flughäfen der Gemeinschaft zu veröffentlichen, an denen der Zugang zum Markt der

<sup>3</sup> EuGH-Urteil vom 9. Dezember 2004, Rechtssache C-460/02, Kommission / Republik Italien. EuGH-Urteil vom 14. Juli 2005, Kommission / Bundesrepublik Deutschland, Rechtssache C-386/2003.

<sup>4</sup> Dies gilt ebenso für die Anhänge E, F, G, H und I.

Bodenabfertigungsdienste entsprechend den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie liberalisiert sein muss. Das aktuelle Verzeichnis wurde am 17. November 2006<sup>5</sup> veröffentlicht. Es stützt sich auf die Statistiken zum Passagier- und Frachtaufkommen für 2005 und ist als *Anhang B* beigelegt. Daraus geht hervor, dass in dem fraglichen Jahr 95 Flughäfen mehr als 2 Millionen Fluggäste oder 50 000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hatten und 49 Flughäfen unter dieser Schwelle lagen, aber mindestens 1 Million Fluggäste oder 25 000 Tonnen Fracht abfertigten.

Von diesen 144 Flughäfen mit mehr als 1 Million Fluggäste/25 000 Tonnen Fracht entfallen nur 13 auf die Mitgliedstaaten, die der EU 2004 beigetreten sind<sup>6</sup>.

Die Auswirkungen der Anwendung der Richtlinie, die im Folgenden dargelegt sind, beziehen sich überwiegend auf die Flughäfen in den 15 „alten“ Mitgliedstaaten, da die Flughäfen der „neuen“ Mitgliedstaaten erst beschränkte Erfahrungen mit der Richtlinie haben.

#### 8. Kosten der Bodenabfertigung

Es wird weithin anerkannt, dass die Preise für Bodenabfertigungsdienste allgemein in fast allen Mitgliedstaaten seit Annahme der Richtlinie gesunken sind, wobei der Preisrückgang wohl in jenen Mitgliedstaaten deutlicher ausfiel, in denen es vor 1996 ein Monopol für die Bodenabfertigung gab oder der Markt stark reguliert war. Es herrscht somit Konsens dahingehend, dass sich die Richtlinie positiv auf den Wettbewerb, der die Ursache für diese Senkung sein kann, ausgewirkt hat. Es wird jedoch auch angemerkt, dass Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche ebenfalls einen wichtigen Anteil an dem Druck auf die Preise gehabt haben können, da die Bodenabfertigungsdienstleister von auf Kostendämpfung bedachten Luftfahrtunternehmen zur Preissenkung gedrängt wurden. In *Anhang C* ist die Preisentwicklung an einer Reihe von EU-Flughäfen seit der Umsetzung der Richtlinie festgehalten. Daran wird der Preisrückgang insgesamt aus der Sicht der beteiligten Marktteilnehmer deutlich, wenngleich die konkreten Prozentangaben variieren. Es gibt somit keine einheitliche Wahrnehmung dieses Rückgangs.

#### 9. Qualität der Bodenabfertigung

Im Ergebnis der Annahme und Umsetzung der Richtlinie hat sich die Qualität der Dienste an den verschiedenen Flughäfen offenbar in unterschiedlichem Maße geändert. Die Beteiligten vertreten abweichende Auffassungen hauptsächlich aus der Sicht ihrer Wettbewerbsposition auf dem Markt vor und nach Inkrafttreten der Richtlinie. Jedoch stellen die Beteiligten generell weitaus häufiger eine Qualitätsverbesserung fest, als dass es nach ihrer Meinung zu einer Verschlechterung gekommen ist. Abgesehen von diesen beiden Möglichkeiten - einer verbesserten oder verschlechterten Qualität der Dienste - kommt es auch vor, dass sich das Qualitätsniveau überhaupt nicht geändert hat. Insgesamt wird der Schluss gezogen, dass sich der erweiterte Marktzugang in einem verstärkten Wettbewerb, einer freieren Wahl zwischen Dienstleistern und niedrigeren Kosten für diese Dienste niederschlägt. Den größten Vorteil von dieser Entwicklung haben die Luftfahrtunternehmen, doch haben sie sie in erster Linie dazu genutzt, die verschiedenen

---

<sup>5</sup> ABl. C 279 vom 17.11.2006.

<sup>6</sup> Bratislava, Budapest, Larnaca, Ljubljana, Luqa-Malta, Paphos, Prag, Riga, Tallinn, Vilnius, Warschau, Krakau und Kattowitz.

Dienstleister gegeneinander auszuspielen, um den günstigsten Preis zu erzielen. Die Qualität der Dienste trat dagegen in den Hintergrund.

10. Die Standpunkte in dieser Frage hängen ab vom Blickwinkel von Bodenabfertigungsdienstleistern, Flughafenbetreibern sowie Luftfahrtunternehmen, die Selbstabfertigung betreiben und/oder Dritten Abfertigungsdienste anbieten. Insgesamt kann der Schluss gezogen werden, dass Luftfahrtunternehmen mehr Spielraum bei der Auswahl des Dienstleisters hatten. Sie begrüßen diese Entwicklung, die in vielen Fällen dazu geführt hat, dass das traditionelle Monopol der Flughäfen - die nicht nur Infrastrukturen bereitstellen, sondern auch als Bodenabfertigungsdienstleister auftreten - gebrochen und der Markt liberalisiert wurde.
11. Nach Ansicht der Flughafenbetreiber hat dies Auswirkungen auf das Niveau der Dienstleistungen und auf die Flughafenverwaltung selbst, da gelegentliche Fehler die Effizienz des gesamten Flughafensystems beeinträchtigen können. Der Nutzausschuss ist nicht das geeignetste Forum, um diese Fragen zu diskutieren, da die nationalen Luftfahrtunternehmen, die häufig Selbstabfertiger sind und daher von jeglicher Qualitätsvorschrift betroffen wären, in der Regel großen Einfluss im Ausschuss haben. Die Flughafenbetreiber vertreten den Standpunkt, dass sie nicht über genügend Möglichkeiten verfügen, um derartige Probleme anzusprechen. *Anhang D* enthält eine Übersicht zur Entwicklung des Qualitätsniveaus auf EU-Flughäfen seit Einführung der Richtlinie. Berücksichtigt wurden dabei die Ansichten des Flughafenbetreibers, des Nutzausschusses und der Bodenabfertiger am jeweiligen Flughafen.
12. Wettbewerb

Die Richtlinie hatte ferner Auswirkungen auf die Wettbewerbsintensität auf den EU-Flughäfen, da für nahezu alle Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten die Zahl der auf dem Markt tätigen Anbieter gestiegen ist. *Anhang E* enthält die Anzahl der auf EU-Flughäfen aktiven Drittabfertiger vor und nach Umsetzung der Richtlinie<sup>7</sup>. Auf der Mehrzahl der Flughäfen, auf denen sich die Zahlen geändert haben, ist die Anzahl gestiegen. Nur bei den Betankungsdiensten stagnierten die Zahlen allgemein. Die Anzahl der Selbstabfertiger wiederum (zweiter Teil von *Anhang E*) blieb konstant oder nahm ab. Die Zahl in Klammern hinter einer Dienstekategorie bezieht sich auf die Nummer der Kategorie entsprechend dem Anhang der Richtlinie.
13. Trotz der gestiegenen Zahlen, die auf eine klare Verstärkung des Wettbewerbs auf den Flughäfen hindeuten, sehen unabhängige Bodenabfertigungsdienstleister für sich vor allem auf den größeren Flughäfen weiterhin begrenzte Geschäftschancen auf einem nach ihrer Einschätzung relativ kleinen „bestreitbaren Markt“ – d. h. jenem Marktanteil, der sich nicht in den Händen des etablierten Luftfahrtunternehmens und/oder Flughafenbetreibers befindet und somit von unabhängigen Abfertigern besetzt werden kann. Eine Erklärung dafür bieten die zahlreichen, jeweils an einem bestimmten Drehkreuz dominierenden Luftfahrtunternehmen, die nicht nur Selbstabfertiger sind, sondern auch als Drittabfertiger auf der Grundlage gegenseitiger Abfertigungsvereinbarungen (Abfertigung des anderen am „eigenen“ Flughafen im Gegenzug für das Abgefertigtwerden an „dessen“ Flughafen) Abfertigungsdienste für ihre Allianz-, Codeshare- und Franchisepartner übernehmen. Wo der Flughafenbetreiber auf solchen Flughäfen ebenfalls am Markt tätig ist, kann der

---

<sup>7</sup>

Der Vollständigkeit halber sind auch die Zahlen für die Selbstabfertiger mit angegeben.

verbleibende, von unabhängigen Dienstleistern erreichbare Marktanteil tatsächlich ein geringes Ausmaß haben. Daran hat sich seit Einführung der Richtlinie anscheinend nichts geändert. Nach Aussage der unabhängigen Abfertiger haben sich aufgrund dieser Situation Geschäftschancen und Rentabilität für sie nicht wirklich verbessert. Dies scheint sich jedoch nicht ganz mit den oben genannten gestiegenen Zahlen zu decken: Würden die Folgen und Resultate für die unabhängigen Abfertiger tatsächlich so gering ausfallen, wie von ihnen angegeben, hätten sich weniger am Markt behauptet, als dies offenkundig der Fall ist.

14. Auswahlverfahren

Laut Artikel 11 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung eines Auswahlverfahrens unter den Dienstleistern zu treffen, die die Befugnis zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf einem Flughafen, an dem die Zahl der Dienstleister begrenzt wird, erhalten möchten. Wo ein Flughafenbetreiber nicht mittelbar oder unmittelbar an der Erbringung ähnlicher Dienste beteiligt ist, kann er von den Behörden mit der Zuständigkeit für die Auswahl betraut werden. Dadurch wird das Auswahlgremium nicht zum Konkurrenten des von ihm ausgewählten Abfertigers, sobald dieser seine Dienste anbietet. In der Praxis sind jedoch der angestrebte Abstand und die gewünschte Unabhängigkeit nicht immer gewährleistet. In einigen Fällen sind Mitgliedstaaten finanziell an Flughäfen beteiligt, die nicht nur die Flughafeninfrastruktur bereitstellen, sondern auch Bodenabfertigungsdienste leisten. Da direkte Interesse eines Mitgliedstaats an der Rentabilität des Flughafenbetreibers hindert die betreffenden Behörden mitunter daran, die für die Flughafennutzer günstigste Wahl zu treffen.

15. Ferner werden nach Artikel 11 Dienstleister für die Dauer von *höchstens* sieben Jahren ausgewählt. Nach Auffassung der Dienstleister und Luftfahrtunternehmen ist dieser Zeitraum nicht ausreichend, um die erheblichen Investitionskosten für Personal und Ausrüstung zu amortisieren, obwohl es neben diesem Zeitfaktor noch andere Sachzwänge gibt. Dienstleister stoßen ebenfalls auf Schwierigkeiten bei der Erstellung von Strategien auf längere Sicht, da sich Luftfahrtunternehmen nur ungern durch langfristige Verträge und Verpflichtungen binden. Eine kürzere Zulassungsdauer, wie sie vereinzelt festgelegt wurde, kann es beispielsweise neuen Anbietern zusätzlich erschweren, ein neues Geschäft aufzubauen, und kann sich somit gegebenenfalls als Beschränkung des Marktzugangs erweisen.

16. Auf dem Markt der Bodenabfertigungsdienste tätige Flughafenbetreiber

In mehreren Mitgliedstaaten (Deutschland, Frankreich, Italien, Malta, Österreich, Polen, Portugal, Tschechische Republik, Zypern) sind Flughafenbetreiber auf dem Abfertigungsmarkt aktiv. Sie agieren als Abfertiger und stehen somit in direktem Wettbewerb mit Bodenabfertigern und als Drittabfertigern tätigen Luftfahrtunternehmen. Dies ist auf die Rechtsvorschriften dieser (und einiger anderer) Mitgliedstaaten zurückzuführen, wonach Flughäfen zur Bereitstellung von Abfertigungsdiensten verpflichtet sind. Damit soll vermieden werden, dass an bestimmten Flughäfen eventuell überhaupt keine Bodenabfertigungsdienste angeboten würden. Tatsache ist dennoch, dass auf vielen größeren Flughäfen mit einem hinreichenden Angebot durch genügend interessierte Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten oder durch als Drittabfertiger tätige Luftfahrtunternehmen auch die Flughafenbetreiber auf dem Markt aktiv sind und als Abfertiger agieren. Sie haben auf vielen solchen Flughäfen eine starke Position, die es

neuen Wettbewerbern oder Anbietern schwer macht, (zusätzliche) Marktanteile zu besetzen.

17. Nach Meinung der Luftfahrtunternehmen und Abfertiger wird an den Flughäfen, wo der Betreiber zugleich als Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten auftritt, der Wettbewerb verzerrt, da der Flughafenbetreiber zu viele Fäden in der Hand hält und dadurch das Tagesgeschäft am Flughafen beeinflussen kann, weshalb er kein normaler Wettbewerber ist. Der Flughafenbetreiber ist mit anderen Worten gleichzeitig Regulierer, Vermieter, Infrastrukturbetreiber und Bodenabfertiger, woraus sich Interessenkonflikte ergeben. Die Richtlinie in ihrer heutigen Form enthält keine hinreichend starken Instrumente, um derartige Situationen zu unterbinden. Andererseits geben die Flughäfen zu bedenken, dass unabhängige Dienstleister und Luftfahrtunternehmen in den Genuss von Vorteilen kommen, die Flughafenbetreiber anders als große unabhängige Abfertiger nicht haben, und dass etablierte Luftfahrtunternehmen weltweit agieren und dadurch Größenvorteile nutzen können. Aus der Tabelle in *Anhang F* geht hervor, an welchen EU-Flughäfen deren Betreiber zugleich als Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten tätig sind. Diese Tabelle ist nicht vollständig, da nicht alle Flughäfen aufgeführt sind.

18. Zentrale Infrastruktureinrichtungen

Nach Artikel 8 der Richtlinie können die Mitgliedstaaten Verwaltung und Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität bzw. aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder zweifach vorgehalten werden können, dem Flughafenbetreiber vorbehalten. Der Flughafenbetreiber kann vorschreiben, dass die Dienstleister und die Selbstabfertiger diese Infrastruktureinrichtungen nutzen, wofür er Nutzungsentgelte erheben kann. Diese Bestimmung warf die Frage auf, was genau zentrale Infrastruktureinrichtungen sind und welche Kosten mit ihrer Nutzung verbunden sind. Hinsichtlich der Begriffsbestimmung sehen die Luftfahrtunternehmen in einigen Mitgliedstaaten keinen Klärungsbedarf unter Anrufung der Behörden, während sie dies in anderen Mitgliedstaaten als notwendig erachten, die Behörden aber nur zögerlich tätig werden. Dringlicher stellt sich die Frage, wie die Flughafenbetreiber die Entgelte für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen durch die Luftfahrtunternehmen bemessen. Dies ist von Flughafen zu Flughafen unterschiedlich und nicht transparent. Möglicherweise gibt es eine Überschneidung mit Flughafengebühren, doch kann dies nicht zweifelsfrei festgestellt werden, weil die Bemessungsverfahren für die Infrastrukturentgelte nicht klar sind. Das Leitungsorgan des Flughafens hat auch die Möglichkeit, von ihnen abgefertigten Kunden Entgeltermäßigungen zu gewähren, was zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann. *Anhang G* enthält eine Auswahl von EU-Flughäfen mit der Angabe, ob dort der Begriff der zentralen Infrastruktureinrichtungen geklärt wurde, auf welcher Bemessungsgrundlage Entgelte für diese erhoben werden und ob Probleme bekannt sind.

19. Zugang zu den Flughafeneinrichtungen

Dieser Punkt wird in Artikel 16 der Richtlinie behandelt, wonach Dienstleistern und Nutzern, die sich selbst abfertigen wollen, der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen zu gewährleisten ist. Ferner heißt es darin, dass die für Bodenabfertigungsdienste verfügbaren Flächen des Flughafens unter den verschiedenen Dienstleistern und unter den verschiedenen Selbstabfertigern aufzuteilen sind, soweit dies für die Wahrung eines lauter Wettbewerbs erforderlich ist. Das Leitungsorgan des Flughafens kann Bedingungen für den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen aufstellen sowie ein



Zugangsentgelt erheben, das im Weiteren als kommerzielles Entgelt definiert wurde und dessen Höhe nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festzulegen ist. In der Praxis wird nicht auf allen Flughäfen von der Möglichkeit einer Entgelterhebung Gebrauch gemacht: Einige Betreiber verlangen von Abfertigern oder Luftfahrtunternehmen ein Zugangsentgelt, andere verzichten darauf.

20. Das konkrete Wesen dieses Zugangsentgelts war Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten zwischen Lufthansa und dem Flughafen Hannover-Langenhagen. Der Flughafen vertrat dabei den Standpunkt, dass das Entgelt als Abgeltung zu betrachten sei, die für die Bereitstellung des wirtschaftlichen Zugangs zum Flughafen als Markt fällig würde. Lufthansa stellte dem entgegen, dass es sich bei dem Entgelt um ein dienstleistungsbezogenes handle und ein gewisser Zusammenhang zwischen der vom Flughafen erbrachten Dienstleistung und dem Entgelt selbst bestehen müsse. Der Europäische Gerichtshof entschied am 16. Oktober 2003, dass es Artikel 16 Absatz 3 zuwiderläuft, dass ein Flughafenbetreiber für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen von einem Drittabfertiger oder einem Selbstabfertiger ein gesondertes Marktzugangsentgelt verlangt, das die Gegenleistung für die Eröffnung einer Erwerbschance bildet und zu dem Entgelt hinzukommt, das der Dritt- oder Selbstabfertiger für das Zurverfügungstellen von Flughafeneinrichtungen zahlt<sup>8</sup>. Das Entgelt, die für die Nutzung von Flughafeneinrichtungen erhoben werden kann, ist im Einklang mit den in Artikel 16 Absatz 3 aufgestellten Kriterien festzusetzen.

21. Die meisten EU-Flughafenbetreiber haben alle Anstrengungen unternommen, um neue Marktteilnehmer aufzunehmen, und haben ihnen ungeachtet ihrer zu Spitzenzeiten wie im Sommer oder aufgrund einzuhaltender Mietvereinbarungen eingeschränkten Möglichkeiten Einrichtungen zugewiesen. Im Allgemeinen erfolgte die Zuweisung oder Zuteilung auf gerechte Weise, und nur in Ausnahmefällen wurden neuen Anbietern absichtlich minderwertige Einrichtungen zugewiesen. Diese Feststellung ist im Hinblick auf den Wettbewerb wichtig, da die Luftfahrtunternehmen bestätigen, dass die einem Bodenabfertiger zugewiesenen Einrichtungen einen Einfluss auf ihre Wahl eines Abfertigers haben.

22. Beschäftigung

Bodenabfertigung ist arbeitsintensiv: Etwa drei Viertel der gesamten Abfertigungskosten sind Personalkosten. Die Mitgliedstaaten beobachten generell mit Sorge, dass Bodenabfertigungsdienstleister Probleme haben, qualifiziertes Personal zu finden und zu halten, da offenbar eine starke Personalfluktuations zu verzeichnen ist. Ferner wird darauf verwiesen, dass der durch die Richtlinie gestärkte Wettbewerb dazu geführt hat, dass etablierte Luftfahrtunternehmen oder Dienstleister einen Teil ihrer Belegschaft entlassen, während Neueinstellungen bei neuen Marktteilnehmern in der Regel zu niedrigeren Löhnen erfolgen. Daraus folgt, dass Arbeitsverhältnisse, Lohnniveau und Arbeitsbedingungen und somit die Stabilität der Belegschaft in einigen Mitgliedstaaten einem gewissen Druck ausgesetzt waren. Es wird behauptet, dass neue Anbieter – indirekt also auch die Öffnung für den Wettbewerb – die mögliche Ursache für die Verschlechterung der Ausbildung und Schulung sowie der Arbeitsbedingungen des Personals seien, worunter auch die Qualität der angebotenen Dienste gelitten habe. Allerdings liegen dazu keine neueren Daten vor, was es schwierig macht, diese Annahmen

---

<sup>8</sup>

Rechtssache C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH / Deutsche Lufthansa AG.

zu belegen bzw. zu überprüfen. *Anhang H* enthält Informationen darüber, welche Veränderungen der sozialen Verhältnisse sich jeweils aus Sicht der Flughafenbetreiber, der Nutzerausschüsse und der Dienstleister vollzogen haben. Es ist zu beachten, dass ein beträchtlicher Teil der Beteiligten bei der Befragung keine Angaben zu diesem Punkt gemacht hat, was darauf hindeuten kann, dass sie ihm keine besondere Bedeutung beimessen bzw. er bei ihnen keine Konflikte ausgelöst hat. *Anhang I* bietet einen Überblick über die Standpunkte der Gewerkschaften und Betriebsräte zu den angenommenen negativen Auswirkungen der Richtlinie.

23. Bilanz der Richtlinie

*Anhang J* enthält eine Bilanz der Richtlinie aus der Sicht der Flughafenbetreiber, der (von den Luftfahrtunternehmen gebildeten) Nutzerausschüsse sowie der Bodenabfertigungsdienstleister.

3. **ANWENDUNG IN DEN ZEHN MITGLIEDSTAATEN SEIT IHREM BEITRITT AM 1. MAI 2004**

24. Wegen der in der Richtlinie festgelegten Schwellenwerte findet die Richtlinie Anwendung auf dreizehn Flughäfen<sup>9</sup> in neun Mitgliedstaaten, die der EU im Jahr 2004 beitraten, da das jährliche Verkehrsaufkommen dort 1 Mio. Fluggastbewegungen übersteigt. Auf der Grundlage von Informationen der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten<sup>10</sup> scheint die Richtlinie in der Mehrheit dieser Mitgliedstaaten ordnungsgemäß angewendet zu werden, und der Kommission sind keine Hinweise von Marktteilnehmern zugegangen, die dem widersprechen. In einem Mitgliedstaat ist die Situation unbefriedigend, und die Kommission hat sich diesbezüglich an die Behörden dieses Mitgliedstaats gewandt.

Die Kommission betont, dass sie in allen Fällen, in denen ein Mitgliedstaat die Richtlinie nicht umfassend und ordnungsgemäß anwendet, sich weiterhin aktiv darum bemühen wird, die vollständige Anwendung aller Bestimmungen der Richtlinie Geltung zu gewährleisten.

4. **BODENABFERTIGUNG UND LUFTSICHERHEIT**

25. Die Kommission hat mit Gemeinschaftsinspektionen im Bereich der Luftsicherheit erst *nach* Inkrafttreten der Richtlinie 96/67/EG begonnen. Folglich konnte keine Bewertung möglicher Unterschiede bei der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen auf Gemeinschaftsflughäfen vor und nach Öffnung des Bodenabfertigungsmarkts vorgenommen werden.

Aus den Ergebnissen der seit Februar 2004 durchgeführten Kommissionsinspektionen und den Jahresberichten der Mitgliedstaaten zur nationalen Qualitätskontrolle im Bereich der Luftsicherheit ergeben sich keine Hinweise, dass die Zahl der an einem Flughafen tätigen Bodenabfertigungsdienstleister, die in den Mitgliedstaaten stark schwankt, sich tatsächlich auf die Qualität und Durchsetzbarkeit der umgesetzten Sicherheitsanforderungen auswirkt.

Der Zugang zu bestimmten Bodenabfertigungsdiensten wie Flugzeugreinigung und Verpflegung, die als sicherheitsempfindlich angesehen werden können, da sie auf dem

---

<sup>9</sup> Siehe Fußnote 6.

<sup>10</sup> Ausgenommen Zypern.

Vorfeld des Flughafens und im Flugzeug selbst erbracht werden, wurde in der Richtlinie nicht eingeschränkt. Auf vielen großen EU-Flughäfen sind wesentlich mehr als zwei Erbringer solcher Dienste tätig. Ihre Anwesenheit auf dem Vorfeld hat jedoch keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken gegeben.

26. Detaillierte Sicherheitsanforderungen für Personal und Fahrzeuge, die kritische Teile von Sicherheitsbereichen auf Flughäfen betreten bzw. befahren, enthalten die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowie die Kommissionsverordnungen (EG) Nr. 622/2003 und (EG) Nr. 1138/2004. Diese Anforderungen gelten für *alle* Angehörigen des Personals, das in solchen Bereichen tätig ist, und umfassen verbindliche Sicherheitsüberprüfungen zu Identität und Vorleben der Person, einschließlich eventueller Vorstrafen, strenge Identitätskontrollen und physische Personenkontrollen beim Betreten kritischer Teile von Sicherheitsbereichen und die Teilnahme an einem Programm zur Sicherheitsschulung und Schärfung des Sicherheitsbewusstseins für alle betroffenen Angehörigen des Personals. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die gemeinsamen Anforderungen unabhängig von der Zahl der Bodenabfertigungsdienstleister an einem Flughafen für die Erzielung eines angemessenen Sicherheitsniveaus sorgen.

## **5. AUSBLICK**

27. Im März 2003 haben die Kommissionsdienststellen ein Konsultationspapier zu Fragen veröffentlicht, die bei einer Überarbeitung der Richtlinie berücksichtigt werden sollten. Die Mitgliedstaaten, die Beitrittsländer und Beteiligte der Luftverkehrsbranche wurden eingeladen, ihre Standpunkte darzulegen, wovon sie umfassend Gebrauch gemacht haben. Auf einer Anhörung am 6. April 2006 konsultierte die Kommission noch einmal alle Beteiligten zu den verschiedenen Möglichkeiten einer Überarbeitung der Richtlinie.
28. Eine große Zahl von Beteiligten erkannte an, dass die Richtlinie verbesserungsbedürftig ist. Dabei geht es sowohl um die Vereinfachung der Richtlinie als auch darum, Bestimmungen klarer zu fassen, deren Bedeutung und Reichweite in den Jahren seit 1996 unterschiedlich ausgelegt wurden. Die Kommission wird ihre Vorgehensweise auf der Grundlage der Erörterung dieses Berichts im Rat und im Europäischen Parlament festlegen. Über die Vereinfachung und Verdeutlichung der Richtlinie hinaus könnte ein künftiger Vorschlag eine weitere Marköffnung bezwecken und Fragen regeln, die seit Anwendung der Richtlinie relevant geworden sind. Dazu gehören die Festlegung von Versicherungsanforderungen und Qualitätsnormen für Flughäfen sowie eine Verbesserung des Verfahrens für die Auswahl von Dienstleistern. In jedem Fall wird die Kommission den Bodenabfertigungsmarkt weiterhin genau beobachten, um seine Entwicklung auch künftig bewerten zu können.

## **6. FAZIT**

29. Die Richtlinie 96/67/EG des Rates hat dazu geführt, dass
- a) der Wettbewerb an zahlreichen Flughäfen eingeführt wurde, die vorher geschlossene oder statische Märkte darstellten;
  - b) sich das Preis-Leistungs-Verhältnis bei Bodenabfertigungsdiensten verbessert hat;

- c) die Preise für Bodenabfertigungsdienste einem größeren Druck ausgesetzt sind;
- d) die zuständigen Behörden in Einzelfällen zögerlich bei der vollen Anwendung der Richtlinie waren;
- e) gewisse Auswirkungen auf die Beschäftigungsbedingungen der Branche eingetreten sind, ohne dass jedoch Belege für einen Rückgang der Beschäftigung insgesamt vorliegen;
- f) an den wirtschaftlich bedeutendsten EU-Flughäfen die Marktanteile bei der Bodenabfertigung leicht umverteilt wurden.

## ANNEX A

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

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

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

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

## **ANNEX B**

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

According to the provisions of Article 1(4) of Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports<sup>11</sup>, the Commission is required to publish, for information, a list of the airports referred to in the Directive.

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

<sup>11</sup> OJ L 272 of 25.10.1996, p. 36



			Béziers-Vias, Biarritz-Bayonne-Anglet, Blois-le Breuil, Bourges, Brest-Guipavas, Brive-La Roche, Caen-Carpique, 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 Geoires, 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-Renaissance, 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-Barbère, Valence-Chabeuil, Valenciennes-Denain, Vichy-Charmeil
<b>Germany</b>	Berlin-Tegel, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hahn, Hannover-Langenhagen, Leipzig-Halle, Stuttgart, München, Nürnberg, Köln-Bonn	Berlin-Schönefeld, Dortmund, Münster/Osnabrück, Lippstadt, Bremen, Dresden, Paderborn	Altenburg-Nobitz, Augsburg, Barth, Bayreuth, Berlin-Tempelhof, Bielefeld, Braunschweig, Chemnitz-Jahnsdorf, Cottbus-Drewitz, Cottbus-Neuhausen, Egelsbach, Eisenach-Kindel, Erfurt, Essen/Mühlheim, Friedrichshafen, Gera, Heringsdorf,

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

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

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

## ANNEX C

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

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

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

- (1) But off-peak prices are estimated to have decreased up to 35%.
- (2) Price erosion started in 1993 with the entrance of Ogden.
- (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)

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

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

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

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

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

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

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

(3) Self-handlers include service providers owned or controlled by the airline.

## **ANNEX F**

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

<b>Airport</b>	<b>Does the airport operator provide handling services?</b>	<b>Does this distort competition?</b>	<b>Is there a separate entity to offer handling services?</b>	<b>Do you think there is any form of cross subsidisation?</b>	<b>How is the separation of accounts safeguarded (according to airport operator)?</b>
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-Sà 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.
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

