

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.1.2007  
COM(2006) 821 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION**

**sur l'application de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996**

## **RAPPORT DE LA COMMISSION**

### **sur l'application de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996**

#### **1. INTRODUCTION**

1. Le Conseil a adopté la directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté le 15 octobre 1996. Cette directive était un premier pas vers une ouverture progressive du marché de l'assistance en escale afin de contribuer à une réduction des coûts d'exploitation des compagnies aériennes et à une amélioration de la qualité des services. En application de l'article 22 de la directive, la Commission doit établir un rapport sur l'application de cette dernière. Le présent rapport de la Commission est destiné à satisfaire à cette exigence.
2. À la demande de la Commission, une étude a été réalisée en 2002 sur la qualité et l'efficacité des services d'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté par suite de la mise en œuvre de la directive 96/67/CE du Conseil. La Commission a publié cette étude sur son site web<sup>1</sup>, dans la mesure où elle contient de précieuses informations sur les effets économiques de la directive dans les divers États membres.
3. Il convient de rappeler que la directive fait une distinction importante entre deux types de services d'assistance en escale : 1) les catégories de services auxquelles, dans les aéroports atteignant un certain seuil de trafic, les prestataires de services d'assistance en escale ont librement accès et pour lesquelles les usagers des aéroports ont la faculté de pratiquer l'auto-assistance, et 2) les quelques catégories spécifiques de services d'assistance en escale<sup>2</sup> qui, dans certains aéroports, peuvent être réservées à un nombre limité de prestataires de services d'assistance en escale, d'une part, et d'usagers pratiquant l'auto-assistance, d'autre part. Ces dernières catégories sont également dénommées «services réglementés», et c'est cette terminologie qui est utilisée dans le présent document.

#### **2. LES CONCLUSIONS DE L'ETUDE**

##### **4. Transposition de la directive en droit national**

La transposition de la directive dans la législation des États membres s'est déroulée sans heurts dans la plupart des cas, même si la Commission a dû entreprendre une correspondance et des consultations avec de nombreux États membres pour fournir des explications, des informations et des conseils sur la manière de transposer correctement la directive. Un autre aspect est le rythme relativement lent auquel cette transposition s'est opérée: la plupart des nouvelles dispositions nationales ont été adoptées avant 1999, mais il a fallu attendre 1999 pour quatre États membres et même 2000 dans un cas.

---

<sup>1</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/air/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/index_en.htm); étude réalisée par SH&E International Air Transport Consultancy, Londres.

<sup>2</sup> C'est-à-dire assistance «bagages», assistance «opérations en piste», assistance «carburant et huile», assistance «fret et poste» en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

5. La Commission a contesté dans deux cas la manière dont les États membres avaient transposé l'article 18 de la directive qui stipule que les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs. La Commission a estimé que les dispositions nationales adoptées par les États membres en question nuisaient à la bonne application de la directive. La Cour de justice des Communautés européennes a finalement rendu un arrêt dans ce sens<sup>3</sup>, et un État membre s'est maintenant mis en conformité avec l'arrêt de la Cour. La Commission envisage d'engager une action contre l'autre État membre en vertu de l'article 228 du traité.
6. Dérogations au titre de l'article 9 de la directive

En cas de contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles dans un aéroport, les États membres peuvent décider de limiter le nombre de prestataires. Les États membres doivent notifier à la Commission toute dérogation qu'ils accordent. La Commission a reçu dix notifications au titre de l'article 9. Après examen, la Commission a accordé huit dérogations et en a rejeté deux. La liste des aéroports concernés figure ci-dessous.

Aéroport	Date de la décision de la Commission	Dérogation accordée jusqu'à
Francfort	14 janvier 1998	1 <sup>er</sup> janvier 2001
Hambourg	30 octobre 1998	31 décembre 2000
Stuttgart	30 octobre 1998	31 décembre 2000
Berlin Tegel	27 avril 1999	31 décembre 2000
Düsseldorf	14 janvier 1998	31 décembre 2000
Düsseldorf	5 janvier 2000	31 décembre 2001
Paris CDG	27 avril 1999	31 décembre 2000
Funchal	10 janvier 2000	31 décembre 2001

Les dérogations demandées par l'aéroport de Cologne/Bonn le 30 octobre 1998 et par celui d'Oporto le 10 janvier 2000 n'ont pas été accordées.

L'annexe A donne un aperçu général des contraintes de capacité et d'espace auxquels les opérateurs aéroportuaires ont été confrontés après la mise en œuvre de la directive. Cette annexe a été établie à partir d'une enquête postale et ne prend pas en compte tous les grands aéroports de la Communauté<sup>4</sup>. Il apparaît qu'en dehors des aéroports susmentionnés ayant introduit une demande de dérogation qui a été acceptée, la plupart des aéroports n'ont pas eu de problèmes, après l'entrée en vigueur de la directive, pour accueillir de nouveaux prestataires de services, ou ont réussi à trouver une solution rapidement. Leur point de vue est largement partagé par les prestataires de services.

7. Application de la directive

L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive requiert que la Commission publie chaque année la liste des aéroports communautaires dans lesquels le marché de l'assistance en escale doit être ouvert conformément aux dispositions applicables de la directive. La dernière liste a été publiée le 17 novembre 2006<sup>5</sup>. Cette liste est établie d'après les statistiques relatives au

<sup>3</sup> Arrêt de la CJCE du 9 décembre 2004, *Affaire C-460/02, Commission contre République italienne*. Arrêt de la CJCE du 14 juillet 2005, *Commission contre République fédérale d'Allemagne, Affaire C-386/2003*.

<sup>4</sup> La même remarque vaut pour les annexes E, F, G, H et I.

<sup>5</sup> JO C 279 du 17.11.2006.

trafic de marchandises et de passagers pour l'année 2005 et figure en *Annexe B* du présent document. Il en ressort que, en 2002, 95 aéroports ont enregistré un trafic de plus de 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret et que 49 aéroports se situaient en deçà de seuil mais avaient un trafic annuel supérieur à 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret.

Sur ces 144 aéroports, seuls 13 aéroports des États membres qui ont adhéré à l'UE en 2004 atteignent le seuil minimal de 1 million de mouvements de passagers/25 000 tonnes de fret<sup>6</sup>.

L'impact de l'application de la directive décrit ci-après concerne principalement les aéroports des 15, vu que les aéroports des "nouveaux" États membres n'ont encore qu'une expérience limitée de la directive.

8. Coût de l'assistance en escale

Chacun s'accorde à reconnaître que les prix des services d'assistance en escale ont diminué dans pratiquement tous les États membres depuis l'adoption de la directive, et cette diminution serait encore plus nette dans les États membres dans lesquels il existait un monopole sur le marché de l'assistance en escale ou dans lesquels le marché était extrêmement réglementé avant 1996. Il est donc admis que la directive a eu un effet positif sur la concurrence, qui est sans doute à l'origine de la baisse des prix, même si certains font également valoir que l'évolution du secteur des transports aériens a sans doute joué un rôle important dans ce phénomène dans la mesure où les compagnies à bas prix ont fait pression sur les prestataires de services d'assistance en escale pour qu'ils réduisent leurs prix. L'*annexe C* montre l'évolution des prix dans plusieurs aéroports communautaires depuis la mise en œuvre de la directive. Cette annexe illustre la diminution globale des prix pour les divers acteurs du marché, même si les pourcentages précis diffèrent. La baisse précise des prix n'est donc pas perçue de manière uniforme.

9. Qualité de l'assistance en escale

Il semble que le niveau de qualité ait évolué différemment en fonction des aéroports depuis l'adoption et la mise en œuvre de la directive. Les parties concernées ont des points de vue différents à cet égard, en fonction surtout de leurs positions concurrentielles respectives avant et après l'entrée en vigueur de la directive, mais les cas dans lesquels toutes les parties concernées ont constaté une augmentation du niveau de qualité sont très nombreux par rapport aux rares cas dans lesquels une détérioration a été observée. Mis à part ces deux scénarios (augmentation ou diminution du niveau de qualité), le niveau de qualité est dans certains cas resté inchangé. Le sentiment général est que l'ouverture du marché a eu pour effet de renforcer la concurrence, d'offrir un choix plus vaste de prestataires de services d'assistance en escale et de réduire le coût de ces services. Les transporteurs aériens sont les principaux bénéficiaires de cette évolution, mais ils en ont surtout profité pour mettre en concurrence les divers prestataires afin d'obtenir le meilleur prix, en négligeant comparativement la qualité du service.

10. Les opinions sur cette question ont tendance à différer en fonction du point de vue des prestataires de services d'assistance en escale, des opérateurs aéroportuaires et des

---

<sup>6</sup> Bratislava, Budapest, Lárnaka, Ljubljana, Luqa-Malte, Paphos, Prague, Riga, Tallinn, Vilnius, Varsovie, Cracovie et Katowice.

transporteurs aériens qui pratiquent l'auto-assistance ou qui fournissent des services d'assistance aux tiers (ou qui font les deux). La conclusion générale est que les transporteurs aériens ont eu une plus grande latitude pour s'assurer les services du prestataire de leur choix. Les transporteurs aériens se félicitent de cette évolution car cela implique, dans de nombreux cas, que les monopoles traditionnels des aéroports qui non seulement fournissaient les infrastructures mais jouaient aussi le rôle de prestataires de services d'assistance en escale, ont été ébranlés et que les règles de la concurrence se sont imposées.

11. Les aéroports pensent que cet effet a eu certaines répercussions sur le niveau de service et sur la gestion proprement dite de l'aéroport, dans la mesure où des carences accidentelles peuvent mettre à mal l'efficacité du système aéroportuaire dans son ensemble. Le comité des usagers n'est pas le lieu le plus indiqué pour aborder cette question, car les transporteurs nationaux qui pratiquent très souvent l'auto-assistance et seraient donc concernés par toute règle relative à la qualité, sont généralement très influents au sein de ce comité. Les aéroports estiment qu'ils ne disposent pas d'outils appropriés pour régler ce type de situations. L'*annexe D* présente l'évolution du niveau de qualité des services dans les aéroports communautaires depuis l'application de la directive. Il a été tenu compte des points de vue respectifs des opérateurs aéroportuaires, des comité des usagers et des prestataires de services d'assistance en escale opérant sur les différents aéroports.

12. Concurrence

La directive a également eu des effets sur le niveau de concurrence dans les aéroports communautaires, puisque le nombre de prestataires sur le marché a augmenté pour pratiquement toutes les catégories de services d'assistance en escale. L'*annexe E* présente le nombre de prestataires de services d'assistance aux tiers présents sur les aéroports communautaires avant et après l'application de la directive<sup>7</sup>. Dans la majorité des aéroports dans lesquels ce nombre a évolué, il a en fait augmenté. Il n'est resté stable, dans l'ensemble, que pour les services d'assistance «carburant et huile». Le nombre d'utilisateurs pratiquant l'auto-assistance (deuxième partie de l'annexe E) quant à lui est resté stable ou a diminué. Le chiffre indiqué entre parenthèses après chaque catégorie de services renvoie au numéro de la catégorie de services dans la liste figurant dans l'annexe de la directive.

13. Bien qu'ils soient plus nombreux, ce qui traduit un net renforcement de la concurrence dans les aéroports, les prestataires indépendants de services d'assistance en escale estiment que leurs opportunités commerciales sont restées limitées compte tenu de la part de marché relativement restreinte à laquelle ils peuvent prétendre, notamment dans les plus grands aéroports, c'est-à-dire en fait la part de marché qui n'est pas entre les mains du transporteur aérien en place et/ou de l'opérateur aéroportuaire et qui peut donc être récupérée par des prestataires indépendants. Cela peut s'expliquer par le fait que de nombreux transporteurs dominants sur des aéroports pivots, non seulement pratiquent l'auto-assistance, mais assurent également, en tant que prestataires de services d'assistance aux tiers, l'assistance en escale de leurs partenaires dans le cadre d'alliances, d'accords de partage de code ou de franchise, suivant un régime de réciprocité («si j'assure ton assistance en escale dans mon aéroport, tu assures mon assistance en escale dans ton aéroport»). Lorsque dans ces aéroports, l'opérateur aéroportuaire est également présent sur le marché, la part de marché

---

<sup>7</sup> Pour donner une image exhaustive, le nombre de transporteurs aériens pratiquant l'auto-assistance est également indiqué.

que peuvent alors se disputer les prestataires indépendants peut effectivement être très faible. Cela n'a apparemment pas changé depuis l'application de la directive. Les prestataires de services indépendants prétendent qu'à cause de cela, leurs débouchés commerciaux et leur rentabilité ne se sont pas vraiment améliorés. Cependant, cela ne cadre pas parfaitement avec l'augmentation du nombre de prestataires évoquée plus haut : si les données chiffrées étaient vraiment aussi peu favorables pour les prestataires indépendants que ceux-ci le laissent entendre, ils ne seraient sans doute pas restés en aussi grand nombre sur le marché.

14. Procédure de sélection

En vertu de l'article 11 de la directive, les États membres sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires qui souhaitent être autorisés à fournir des services d'assistance en escale dans les aéroports, lorsque leur nombre est limité. Si l'opérateur aéroportuaire n'intervient pas directement ni indirectement dans la prestation de tels services, il peut être chargé de la sélection par les pouvoirs publics. De cette manière, l'entité qui sélectionne le prestataire ne se trouve pas en concurrence avec ce dernier lorsqu'il commence ses activités. Dans la pratique, les critères de séparation et d'indépendance n'ont toutefois pas toujours été respectés. Il y a des cas où les États membres ont un intérêt financier dans un aéroport qui fournit non seulement les infrastructures de transport aérien, mais aussi des services d'assistance en escale. Dans la mesure où un État membre a un intérêt direct dans la rentabilité d'un aéroport, les autorités concernées ne sont pas toujours disposées à faire le choix le plus favorable aux usagers de l'aéroport.

L'article 11 précise également que les prestataires de services d'assistance en escale sont sélectionnés pour une durée maximale de 7 ans. Les prestataires de services et les transporteurs aériens jugent cette durée trop brève pour leur permettre d'amortir les investissements considérables en ressources humaines et en équipements, mais cette contrainte de temps n'est pas le seul aspect: les prestataires de services éprouvent également des difficultés à élaborer des stratégies à long terme alors que les transporteurs aériens rechignent à accepter des contrats et des engagements à long terme. Si les licences étaient octroyées pour une durée *plus courte*, comme cela a été le cas parfois, il serait encore plus difficile, en particulier pour les nouveaux venus sur le marché, de créer une nouvelle entreprise et cela pourrait, en définitive, se révéler un obstacle à l'accès au marché.

16. Participation de l'opérateur aéroportuaire au marché de l'assistance en escale

Dans bon nombre d'États membres (Autriche, Chypre, République tchèque, France, Allemagne, Italie, Malte, Pologne, Portugal), l'opérateur aéroportuaire est présent sur le marché de l'assistance en escale et se trouve donc en concurrence directe avec les prestataires de services d'assistance en escale et les transporteurs aériens qui fournissent ces services à des tiers. La raison en est que dans ces États membres, et dans certains autres également, les aéroports sont en général juridiquement tenus de fournir des services d'assistance en escale. Il s'agit en fait d'éviter de se retrouver dans une situation où il existerait des aéroports dans lesquels aucun service d'assistance en escale ne serait assuré. Il n'en reste pas moins vrai que dans un grand nombre des plus grands aéroports où suffisamment de prestataires de services sont prêts à proposer leurs services et où les usagers des aéroports fournissent aussi des services d'assistance aux tiers, les entités gestionnaires des aéroports sont présentes sur le marché. Elles jouissent d'une position

dominante dans de nombreux aéroports de ce genre, et il est de ce fait difficile pour leurs concurrents ou pour un nouveau venu d'obtenir une part de marché (supplémentaire).

17. Les transporteurs aériens et les prestataires de services estiment qu'il y a distorsion de la concurrence lorsque l'entité gestionnaire d'un aéroport fournit également des services d'assistance en escale, car elle peut alors tirer un trop grand nombre de ficelles et exercer ainsi une influence sur l'activité au jour le jour de l'aéroport, de manière à en faire un concurrent normal. En d'autres termes, l'opérateur aéroportuaire est tout à la fois régulateur, propriétaire, exploitant de l'infrastructure et prestataire de services d'assistance en escale, or tous ces rôles sont incompatibles. La directive actuelle ne fournit pas d'outils suffisamment efficaces pour éviter ce type de situation. Les aéroports arguent en revanche que les prestataires de services indépendants et les transporteurs aériens bénéficient d'avantages que n'ont pas les opérateurs aéroportuaires en tant que grands prestataires de services indépendants, et le fait que les transporteurs aériens en place exercent leurs activités au niveau mondial et sont donc susceptibles de bénéficier d'économies d'échelle. Le tableau de l'*annexe F* indique dans quels aéroports de l'Union européenne l'opérateur aéroportuaire joue également le rôle de prestataire de services d'assistance en escale. Ce tableau n'est pas exhaustif car tous les aéroports ne sont pas mentionnés.

18. Infrastructures centralisées

L'article 8 de la directive permet aux États membres de réserver à l'opérateur de l'aéroport la gestion des infrastructures centralisées utilisées pour fournir les services d'assistance en escale, et qui, pour des raisons ayant trait à leur complexité, à leur coût ou à leurs incidences sur l'environnement, ne peuvent pas être subdivisées ou multipliées. L'opérateur aéroportuaire peut imposer l'usage de ces infrastructures aux prestataires de services et aux usagers qui pratiquent l'auto-assistance, et peut percevoir une redevance pour l'utilisation des installations. Cette disposition a suscité des incertitudes quant à la définition exacte des infrastructures centralisées et au coût de leur utilisation. En ce qui concerne cette définition, les usagers, dans certains États membres, ne voient pas l'intérêt de faire intervenir les autorités publiques dans ce domaine alors que, dans d'autres, ils y sont favorables, mais les autorités ont été lentes à réagir. Une question plus délicate a été et reste la manière dont les aéroports font payer l'utilisation des infrastructures centralisées aux transporteurs aériens : les modalités varient d'un aéroport à l'autre et ne sont pas transparentes. Il se pourrait qu'il y ait chevauchement avec les redevances aéronautiques, mais comme la méthode de calcul de la redevance d'utilisation des infrastructures manque de clarté, cela n'est pas certain. L'entité gestionnaire de l'aéroport peut aussi accorder un rabais sur ces redevances à ses propres clients prestataires de services, or cela entraînerait des distorsions de la concurrence. À titre d'exemple, l'*annexe G* mentionne plusieurs aéroports de l'Union européenne et indique si les infrastructures centralisées ont été définies ou non, quelle est l'assiette de la redevance d'utilisation des infrastructures, et quels problèmes ont été rencontrés le cas échéant.

19. Accès aux installations

En rapport avec le sujet précédent, les dispositions de l'article 16 de la directive garantissent l'accès aux installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers des aéroports qui pratiquent l'auto-assistance. Elles précisent également que l'espace disponible dans un aéroport pour les opérations d'assistance en escale doit être réparti entre les divers prestataires de services et les usagers pratiquant l'auto-assistance, afin de garantir une concurrence loyale. L'autorité gestionnaire de l'aéroport peut



subordonner cet accès à certaines conditions et en outre prélever une redevance d'accès qui a été définie plus précisément comme une redevance commerciale, dont le montant doit être fixé suivant des critères pertinents, transparents et non discriminatoires. Dans la pratique, tous les aéroports n'exploitent pas cette possibilité: certains ne perçoivent pas de redevance d'accès auprès des prestataires de services ou des transporteurs aériens, alors que d'autres le font.

20. La nature exacte de la redevance d'accès a été l'objet d'une procédure judiciaire entre la Lufthansa et l'aéroport Hannover-Langenhagen, ce dernier estimant que la redevance était due par les transporteurs aériens pour l'obtention d'un accès économique au marché représenté par l'aéroport. Lufthansa en revanche considérait qu'il s'agissait d'une redevance liée à un service et qu'il fallait qu'il y ait un lien entre le service fourni par l'aéroport et la redevance proprement dite. Le 16 octobre 2003, la Cour de justice des Communautés européennes a dit pour droit que l'article 16, paragraphe 3, s'oppose à ce qu'un opérateur aéroportuaire subordonne l'accès au marché de l'assistance en escale dans l'aéroport au versement, par le prestataire de services d'assistance en escale ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance, d'une redevance d'accès, qui constitue la contrepartie de l'octroi d'une possibilité de profit et qui s'ajoute à la redevance que ledit prestataire ou utilisateur verse pour la mise à disposition d'installations aéroportuaires<sup>8</sup>. Le montant de la redevance d'utilisation des installations aéroportuaires doit être fixé selon les critères énoncés à l'article 16, paragraphe 3.

21. Dans la plupart des aéroports de l'UE, les entités gestionnaires ont fait de leur mieux pour accueillir les nouveaux venus sur le marché en leur attribuant des installations en dépit des limitations dues aux périodes de pointes comme l'été ou à l'existence de contrats de location à honorer. En règle générale, il n'y a pas eu d'attribution ou de distribution déloyale des installations, et les cas où de nouveaux venus se sont vu attribuer des installations médiocres sont limités. Cette conclusion a valeur de confirmation du point de vue de la concurrence, car les transporteurs aériens reconnaissent que les installations qui sont attribuées aux prestataires de services ont une influence sur le choix qu'ils font du prestataire.

## 22. Emploi

L'assistance en escale est une activité à forte intensité de main-d'œuvre: les frais de personnel représentent environ trois quarts du coût total de l'assistance en escale. La difficulté qu'éprouvent les prestataires de services d'assistance en escale à attirer un personnel qualifié et à le garder est un problème général dans les États membres, car la rotation du personnel est apparemment importante. Il paraîtrait également qu'à cause du renforcement de la concurrence amené par la directive, les transporteurs aériens ou les prestataires de services en place auraient licencié une partie de leur personnel alors que les nouveaux venus auraient engagé de nouveaux travailleurs mais en leur offrant généralement des salaires moins élevés. Des pressions se sont donc exercées, dans certains États membres, sur les relations industrielles, sur le niveau des salaires et les conditions de travail, et partant, sur la stabilité de la main-d'œuvre. Selon certains, les nouveaux venus sur le marché, et donc indirectement la concurrence, pourraient être à l'origine de la détérioration constatée tant au niveau de la qualification et de la formation du personnel que de ses conditions de travail, et la qualité des services prestés en aurait pâti. Cependant,

---

<sup>8</sup>

*Affaire C-363-01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH contre Deutsche Lufthansa AG.*

en l'absence de données récentes, il est difficile d'étayer ces hypothèses ou d'en vérifier la validité. L'*annexe H* fournit des informations sur les changements qui sont intervenus dans les conditions sociales, des points de vue respectifs des opérateurs aéroportuaires, des comités des usagers et des prestataires de services. Il faut signaler qu'un grand nombre des parties interrogées n'ont pas répondu aux questions sur ce sujet, ce qui pourrait indiquer qu'il ne s'agit pas d'un point de désaccord ni d'un sujet de préoccupation particulière pour elles. L'*annexe I* donne une vue d'ensemble des points de vue respectifs des syndicats et des comités d'entreprise sur les incidences supposées négatives de la directive.

23. Résultats globaux de la directive

L'*annexe J* présente les résultats globaux de la directive, des points de vue respectifs des opérateurs aéroportuaires, des comités des usagers (composés de transporteurs aériens) et des prestataires de services d'assistance en escale.

**3. APPLICATION DANS LES DIX ÉTATS MEMBRES DEPUIS LEUR ADHESION LE 1<sup>ER</sup> MAI 2004**

24. En raison des seuils fixés dans la directive, elle est applicable à treize aéroports<sup>9</sup> dans neuf États membres qui ont adhéré à l'UE en 2004, étant donné que le trafic annuel de ces aéroports est supérieur à 1 million de mouvements de passagers. D'après les informations reçues des autorités des États membres concernés<sup>10</sup>, il semble que dans la majorité de ces États membres la directive soit appliquée correctement et la Commission n'a pas reçu de signes des acteurs du marché qui contredisent ces informations. Dans un État membre, la situation n'est pas satisfaisante, et la Commission a interpellé les autorités de cet État membre à ce sujet.

La Commission souligne que, dans tous les cas où un État membre n'applique pas intégralement et correctement la directive, elle continuera à œuvrer sans relâche à l'application intégrale de toutes les dispositions de la directive.

**4. ASSISTANCE EN ESCALE ET SURETE**

25. La Commission n'a commencé les inspections communautaires dans le domaine de la sûreté de l'aviation qu'*après* l'entrée en vigueur de la directive 96/67/CE. En conséquence, aucune évaluation n'a pu être faite des différences possibles dans la mise en œuvre des mesures de sûreté dans les aéroports communautaires avant et après l'ouverture du marché de l'assistance en escale.

Sur base des résultats des inspections de la Commission effectuées depuis février 2004 ainsi que sur base du contenu des rapports annuels des États membres sur le contrôle national de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation, il n'y a pas de signes indiquant que le nombre de prestataires de services d'assistance en escale présents dans un aéroport et dont le nombre varie fortement d'un État membre à l'autre, ait un impact réel sur la qualité et le caractère exécutoire de la mise en œuvre des exigences en matière de sûreté.

---

<sup>9</sup> Voir note 6 supra.

<sup>10</sup> À l'exception de Chypre.

L'accès à certaines activités d'assistance en escale telles que le nettoyage des avions et la restauration qui peuvent être considérées comme sensibles sur le plan de la sûreté, étant donné qu'elles ont lieu sur la piste et dans l'avion lui-même, n'a pas été limité dans la directive. Dans de nombreux grands aéroports de l'UE, le nombre de prestataires de ces services est largement supérieur à deux. Leur présence sur la piste n'a pourtant pas suscité de préoccupations en matière de sûreté.

26. Les prescriptions en matière de sûreté pour le personnel et les véhicules pénétrant dans des parties critiques de la zone de sûreté à accès réglementé des aéroports sont fixées en détail dans le règlement (CE) n° 2320/20002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, ainsi que dans les règlements (CE) n° 622/2003 et (CE) n° 1138/2004. Ces prescriptions sont applicables à *l'ensemble* du personnel travaillant dans ces zones et comprennent des vérifications des antécédents des personnes et de leur expérience passée, y compris un éventuel casier judiciaire, le contrôle strict de l'identité et la fouille corporelle au moment d'entrer dans les parties critiques de la zone de sûreté à accès réglementé et au terme du programme de formation et de sensibilisation à la sûreté pour chaque membre du personnel concerné. Il s'avère que ces prescriptions communes ont contribué à garantir un niveau suffisant de sûreté, quel que soit le nombre de prestataires de services d'assistance en escale présents dans les aéroports.

## 5. L'AVENIR

27. En mars 2003, les services de la Commission ont publié un document de consultation sur les questions à aborder lors de la révision de la directive. Les États membres, les nouveaux États membres et les parties prenantes du secteur du transport aérien ont été invités à donner leur opinion, et ils l'ont fait en abondance. Lors d'une audition organisée le 6 avril 2006, la Commission a consulté encore une fois toutes les parties prenantes sur les diverses manières d'élaborer une proposition de révision de la directive.
28. Un grand nombre de parties prenantes ont cerné la nécessité d'améliorer la directive dans le sens d'une simplification de la directive et de clarification des dispositions dont la signification et le champ d'application ont donné lieu à différentes interprétations depuis 1996. La Commission définira sa ligne de conduite sur base des discussions sur le présent rapport au Conseil et au Parlement européen. Outre la simplification et la clarification de la directive, une proposition future pourrait viser à assurer une plus grande ouverture du marché et à réglementer des questions qui sont devenues d'actualité depuis l'application de la directive, comme la définition des exigences en matière d'assurance et des normes de qualité applicables dans les aéroports, et une amélioration de la procédure de sélection des prestataires de services. La Commission continuera de toute manière à suivre de très près le marché de l'assistance en escale afin d'évaluer encore son évolution.

## **6. CONCLUSIONS**

29. La directive 96/67/CE du Conseil a :

- a) introduit la concurrence sur de nombreux aéroports qui constituaient auparavant des marchés réservés ou statiques ;
- b) amélioré le rapport qualité-prix des services d'assistance en escale;
- c) entraîné une baisse des prix des services d'assistance en escale;
- d) dans certains cas donné lieu à des manœuvres dilatoires de la part des autorités compétentes, eu égard à la pleine application de la directive.
- e) eu des répercussions sur les conditions de travail dans le secteur, mais sans qu'il y ait des signes de réduction globale du nombre d'emplois ;
- f) suscité une modeste réorganisation des parts de marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'UE les plus importants sur le plan économique.

## 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 du 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-Pleurduit-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, Forlì, Grosseto, Lampedusa, Marina di Campo, Padova, Pantelleria, Parma, Perugia-Sant'Egidio, Pescara, Reggio Calabria, Rimini-Miramare, Siena-Ampugnano, Taranto-Grottaglie, Tortolì, 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)

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-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

