

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/424****z dnia 11 marca 2015 r.****w sprawie zatwierdzenia decyzji o odstępstwie, zgodnie z art. 9 dyrektywy Rady 96/67/WE, odnoszącej się do świadczenia niektórych usług obsługi naziemnej w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb***(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 473)***(Jedynie tekst w języku chorwackim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając decyzję Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 9 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. POWIADOMIENIE O DECYZJI O ODSTĘPSTWIE**

- (1) Pismem z dnia 13 sierpnia 2014 r., otrzymanym przez Komisję w dniu 1 września 2014 r., władze chorwackie powiadomiły, na podstawie art. 9 ust. 3 dyrektywy 96/67/WE (zwanej dalej „dyrektywą”), o decyzji rządu Republiki Chorwacji, podjętej na podstawie art. 9 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy, dotyczącej Międzynarodowego Portu Lotniczego Zagrzeb. Pismem z dnia 1 grudnia 2014 r., otrzymanym przez Komisję w dniu 17 grudnia 2014 r., władze chorwackie przekazały dodatkowe informacje, uzupełniając powiadomienie.
- (2) Zgłoszona decyzja przewiduje dwa odstępstwa. Po pierwsze, zastrzega się dla jednego operatora kategorii usług obsługi naziemnej wymienione w pkt 3, 4 i 5 (z wyjątkiem pkt 5.1) załącznika do dyrektywy, a mianowicie: obsługa bagażu; obsługa ładunku i poczty w zakresie obsługi fizycznej ładunku i poczty przy przyjmowaniu, wydawaniu lub przekazywaniu między terminalem lotniczym a statkiem powietrznym; oraz obsługa ramp, z wyjątkiem ustawiania statku powietrznego na ziemi. Po drugie, zabrania się własnej obsługi naziemnej dla tych trzech kategorii usług obsługi naziemnej, z wyjątkiem ustawiania statku powietrznego na ziemi. Oba odstępstwa mają zastosowanie przez okres dwóch lat, począwszy od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.

**2. OBECNA SYTUACJA W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM ZAGRZEB**

- (3) Międzynarodowy Port Lotniczy Zagrzeb obsługiwany jest przez Zagreb International Airport Jsc. W 2013 r. port lotniczy obsłużył 2,3 mln pasażerów.
- (4) Międzynarodowy Port Lotniczy Zagrzeb posiada obecnie jeden terminal pasażerski i jest w trakcie budowy nowego terminalu pasażerskiego wraz z odpowiednią infrastrukturą (płyta postojowa, drogi dojazdowe i parkingi). Nowy terminal zostanie ukończony i będzie gotowy do eksploatacji najpóźniej pod koniec 2016 roku. Będzie on miał przepustowość 5 mln pasażerów. Dotychczasowy terminal zostanie zamknięty, z wyjątkiem wykorzystania w dziedzinie lotnictwa ogólnego i innej działalności różnej (wynajem biur itp.).
- (5) Według władz chorwackich ograniczenia obecnego terminalu, zarówno pod względem infrastruktury, jak i aspektów operacyjnych, nie pozwoliłyby na opłacalne i skuteczne wprowadzenie dodatkowych dostawców usług obsługi naziemnej w okresie budowy nowego terminalu. Po zbudowaniu nowego terminalu pasażerskiego i nowej płyty postojowej oraz rozpoczęciu ich eksploatacji rozwiązane zostaną problemy związane z dostępnością przestrzeni i przepustowości istniejącej infrastruktury.
- (6) Według władz chorwackich dostęp do rynku świadczenia usług obsługi bagażu, obsługi ramp oraz obsługi ładunku i poczty jest obecnie otwarty. Do tej pory jednak żadna osoba trzecia wykonująca usługi obsługi naziemnej nie złożyła wniosku o wydanie zezwolenia lub licencji na świadczenie wspomnianych usług w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb. Zagreb International Airport Jsc. zapewnia obecnie te usługi użytkownikom portu lotniczego poprzez należąca do niego w całości jednostkę zależną.
- (7) W Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb ma również zastosowanie swoboda wykonywania samoobsługi naziemnej. Jednakże tylko jeden przewoźnik lotniczy wykonuje obecnie samoobsługę naziemną dla jednej podkategorii usług obsługi ramp (załadunek i rozładunek żywności i napojów). Żaden inny przewoźnik lotniczy nie wyraził zainteresowania samoobsługą.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

- (8) Międzynarodowy Port Lotniczy Zagrzeb posiada jedną sortownię dla bagażu odprawianego na miejscu oraz wszelkiego rodzaju bagażu tranzytowego. Powierzchnia obiektów do sortowania wynosi 515 m<sup>2</sup>. Obszar sortowni znajduje się na poziomie piwnicznym centralnej części terminalu.
- (9) Międzynarodowy Port Lotniczy Zagrzeb ma jeden terminal towarowy o całkowitej powierzchni wynoszącej 2 160 m<sup>2</sup> i cały proces obsługi ładunku odbywa się w tym magazynie. Ze względu na znaczące ograniczenia lokalowe cały ten proces przeprowadza się ręcznie przy użyciu ręcznych narzędzi oraz podnośników widłowych. Platforma służąca do dostarczania i odbioru ładunku z pojedynczą rampą wjazdową/wyjazdową umiejscowiona jest w strefie ogólnodostępnej składu celnego.
- (10) Terminal towarowy Międzynarodowego Portu Lotniczego Zagrzeb obsługuje między 8 000 a 8 500 ton ładunku i poczty w skali roku, przy czym udział poczty wynosi od 1 000 do 1 500 ton rocznie.
- (11) Międzynarodowy Port Lotniczy Zagrzeb ma jedną płytę postojową przeznaczoną dla zarobkowego transportu lotniczego o całkowitej powierzchni wynoszącej 140 000 m<sup>2</sup> i posiadającą 22 stanowiska, a także płytę postojową przeznaczoną dla lotnictwa ogólnego o całkowitej powierzchni 28 000 m<sup>2</sup> i z miejscem dla 20 statków powietrznych.

### 3. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

- (12) Zgodnie z art. 9 ust. 3 dyrektywy Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* streszczenie decyzji o odstępie zgłoszonej przez władze chorwackie i zaprosiła zainteresowane strony do zgłaszania uwag.
- (13) Komisja otrzymała jedną uwagę od dostawcy usług obsługi naziemnej, który zwrócił się o udzielenie informacji, czy w trakcie okresu obowiązywania odstępa zostanie zorganizowane postępowanie przetargowe, tak aby wybrany dostawca usług obsługi naziemnej mógł rozpocząć działalność z chwilą upływu okresu obowiązywania odstępa. Zainteresowane strony nie zgłosiły żadnych innych uwag.

### 4. OCENA DECYZJI O ODSTĘPIWIE W ŚWIETLE PRZEPISÓW DYREKTYWY

- (14) Władze chorwackie opierają swoją decyzję o odstępie na art. 9 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy, które zezwalają – w przypadku szczególnych ograniczeń w zakresie powierzchni lub przepustowości – na zastrzeżenie dla jednego podmiotu jednej lub większej liczby kategorii usług, o których mowa w art. 6 ust. 2, oraz na wprowadzenie zakazu obsługi własnej w odniesieniu do kategorii, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy.
- (15) Zgodnie z art. 9 ust. 2 lit. a) dyrektywy władze chorwackie określiły, że przedmiotowe dwa odstępa mają zastosowanie do kategorii usług obsługi naziemnej wymienionych w pkt 3, 4 i 5 (z wyjątkiem pkt 5.1) załącznika do dyrektywy, a mianowicie: obsługi bagażu, obsługi ładunku i poczty oraz obsługi ramp, z wyjątkiem ustawiania statku powietrznego na ziemi.
- (16) Jeśli chodzi o obsługę bagażu, Komisja uważa, że poprzez przedłożone informacje władze chorwackie wykazały, że nie jest możliwe pomieszczenie – dodatkowo oprócz jednostki portu lotniczego odpowiedzialnej za obsługę naziemną – drugiego operatora będącego osobą trzecią ani żadnego użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.
- (17) Przestrzeń działania jest ograniczona i wąska, a manewrowanie wózkami bagażowymi jest utrudnione. Sortowanie bagażu jest szczególnie problematyczne w okresach obciążenia szczytowego, gdy działają obie sekcje odpraw. W związku z tym nie ma wystarczająco dużo miejsca, aby umożliwić efektywną pracę więcej niż jednemu operatorowi.
- (18) W obecnej lokalizacji nie ma możliwości rozwiązania wspomnianego problemu z przestrzenią, ponieważ lokalizacja sortowni bagażowej nie pozwala na jej rozszerzenie na inne strefy. Wykorzystanie poziomu podziemnego nie byłoby skutecznym rozwiązaniem ze względu na poziom wód gruntowych i związane z tym ryzyko zalania. Zewnętrzna lokalizacja na rozbudowę sortowni wymagałaby także znacznych prac przebudowujących, które mogłyby istotnie wpłynąć na obecne procesy obsługi ruchu i powodowałyby duże koszty, a efektywność takiej instalacji byłaby wątpliwa.
- (19) Jeśli chodzi o obsługę ładunku i poczty, Komisja uważa, że poprzez przedłożone informacje władze chorwackie wykazały, że nie jest możliwe pomieszczenie – dodatkowo oprócz jednostki portu lotniczego odpowiedzialnej za obsługę naziemną – drugiego operatora będącego osobą trzecią ani żadnego użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.
- (20) Terminal towarowy ma ograniczoną wielkość. Platforma służąca do dostarczania i odbioru ładunku ma tylko jedną rampę wjazdową/wyjazdową, co znacznie ogranicza jej funkcjonalność w przypadku, gdy kilka pojazdów holowniczych zaparkowanych jest w zamkniętej przestrzeni podczas oczekiwania lub wykonywania czynności załadunku i rozładunku. Nie ma zatem miejsca na przyjęcie dodatkowego operatora.

- (21) Komisja zauważa również w tym kontekście, że wolumen ładunku i poczty wynosi około 8 000 – 8 500 ton rocznie, tj. znacznie poniżej określonego w dyrektywie progu 50 000 ton ładunku zobowiązującego do otwarcia usług obsługi naziemnej na rzecz osób trzecich i umożliwienia własnej obsługi naziemnej.
- (22) Jeśli chodzi o obsługę ramp, z wyjątkiem ustawiania statku powietrznego na ziemi, Komisja uważa, że poprzez przedłożone informacje władze chorwackie wykazały, że nie jest możliwe pomieszczenie – dodatkowo oprócz jednostki zależnej portu lotniczego odpowiedzialnej za obsługę naziemną – drugiego operatora będącego osobą trzecią ani żadnego użytkownika portu lotniczego wykonującego własną obsługę naziemną.
- (23) Rozkład lotów w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb charakteryzują trzy krótkie okresy obciążenia szczytowego: ranny, popołudniowy i wieczorny. W trakcie tych okresów szczytowych wiele różnych urządzeń musi zostać uruchomionych w stosunkowo krótkim czasie w celu spełnienia wszystkich wymogów związanych z terminową obsługą statku powietrznego.
- (24) Powierzchnia parkingowa dla tak dużej liczby urządzeń stanowi problem. Biorąc pod uwagę obszar zajęty pod budynki i inne obiekty, brak jest dostępnej przestrzeni w pobliżu miejsca postojowego statku powietrznego, aby pomieścić nowe dodatkowe urządzenia. Powierzchnia parkingowa niezbędna dla istniejących urządzeń stanowi już problem dla zarządzającego portem lotniczym. Problem ten nasila się w sezonie zimowym, gdy na tej ograniczonej powierzchni parkingowej parkują również pojazdy zajmujące się usuwaniem i wywozem śniegu. Ze względu na wspomniany brak powierzchni parkingowej nie można zatem uwzględnić drugiego podmiotu.
- (25) Powyższe ograniczenia wynikające z braku powierzchni parkingowej nie dotyczą jednakże ustawiania statku powietrznego na ziemi, ponieważ do wykonywania tych usług nie są potrzebne urządzenia wielkogabarytowe. Wspomniane usługi nie są objęte zakresem odstępstwa zgłoszonego przez władze chorwackie i dlatego też w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Zagrzeb nie będzie ograniczania liczby dostawców usług ustawiania statku powietrznego.
- (26) Z informacji dostępnych Komisji wynika ponadto, że budowa nowego terminalu w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb rozpoczęła się w grudniu 2013 r. Pierwszy etap budowy nowego terminalu ma zostać zakończony w 2016 r. i oczekuje się, że terminal będzie mógł rozpocząć działalność pod koniec 2016 r. Nowy terminal będzie miał przepustowość 5 mln pasażerów rocznie i będzie posiadał w pełni zintegrowany system bagażowy, nową płytę postojową, a także nowe drogi kołowania i drogi serwisowe. Władze chorwackie wyjaśniły, że budowa i eksploatacja nowego terminalu wyeliminuje występujące obecnie ograniczenia związane z przestrzenią i przepustowością. Budowa i eksploatacja nowego terminalu może być zatem uznana za odpowiedni środek do usunięcia tych ograniczeń zgodnie z art. 9 ust. 2 lit. b).
- (27) Odstępstwa określone w decyzji zgłoszonej przez władze chorwackie są ograniczone w czasie, tj. obowiązują przez okres dwóch lat. W związku z tym zachowane są wymogi określone w art. 9 ust. 6 dyrektywy.
- (28) W świetle powyższych uwag, dotyczących w szczególności obecnej sytuacji w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb, ograniczenia przedmiotowych odstępstw pod względem przedmiotowym i czasowym, a także środków podjętych w celu usunięcia istniejących przeszkód, Komisja jest ostatecznie zdania, że odstępstwa nie naruszają rażąco przepisów dyrektywy, nie powodują w sposób nieuzasadniony ograniczenia konkurencji między podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej lub użytkownikami portu lotniczego wykonującymi obsługę własną oraz nie wykraczają poza niezbędny zakres, zgodnie z art. 9 ust. 2 akapit drugi dyrektywy.
- (29) Uwzględniono przy tym również następujące fakty: to, że ograniczenia wynikające z odstępstw stosuje się w niedyskryminacyjny sposób w stosunku do wszystkich (potencjalnych) podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, z wyjątkiem jednostki portu lotniczego odpowiedzialnej za usługi obsługi naziemnej, jak również do wszystkich użytkowników portu lotniczego wykonujących własną obsługę naziemną; to, że dotychczas żaden podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej ani użytkownik portu lotniczego nie wystąpił z wnioskiem o zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie obsługi naziemnej w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Zagrzeb, choć obecnie nie istnieją żadne ograniczenia w zakresie świadczenia tych usług przez osoby trzecie ani ograniczenia prawa do wykonywania własnej obsługi naziemnej; oraz to, że żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła zastrzeżeń do decyzji o odstępstwie. Jeśli chodzi o otrzymaną uwagę dotyczącą ewentualnej procedury przetargowej, Komisja przypomina o nałożonym na władze chorwackie obowiązku zapewnienia zgodności, w odpowiednim czasie, ze wszystkimi odpowiednimi przepisami prawa Unii w tym zakresie, w tym z art. 11 dyrektywy.
- (30) Niniejsza decyzja nie narusza przepisów art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który zakazuje – jako działania niezgodnego z rynkiem wewnętrznym – nadużywania przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na rynku wewnętrznym lub na znacznej jego części, w zakresie, w jakim może wpływać na handel między państwami członkowskimi.

**5. WNIOSEK**

- (31) W związku z powyższym, w świetle wyniku analizy dokonanej przez Komisję i po przeprowadzeniu konsultacji z Republiką Chorwacji, należy zatwierdzić decyzję o odstępstwie podjętą przez to państwo członkowskie na podstawie art. 9 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy, dotycząca Międzynarodowego Portu Lotniczego Zagrzeb, zgłoszoną Komisji dnia 1 września 2014 r. i dnia 17 grudnia 2014 r.
- (32) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Doradczego, o którym mowa w art. 10 dyrektywy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Decyzja o odstępstwie podjęta przez Republikę Chorwacji na podstawie art. 9 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy 96/67/WE, dotycząca Międzynarodowego Portu Lotniczego Zagrzeb, zgłoszona Komisji dnia 1 września 2014 r. i dnia 17 grudnia 2014 r., zostaje niniejszym zatwierdzona.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Chorwacji.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 marca 2015 r.

*W imieniu Komisji*

Violeta BULC

*Członek Komisji*

---