

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/976****z dnia 7 czerwca 2017 r.****w sprawie zatwierdzenia decyzji o udzieleniu odstępstwa, zgodnie z art. 9 dyrektywy Rady 96/67/WE, odnoszącej się do świadczenia niektórych usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym Tallinn (AS Tallinna Lennujaam)***(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 3798)***(Jedynie tekst w języku estońskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 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. DECYZJA O UDZIELENIU ODSTĘPSTWA ZGŁOSZONA PRZEZ RZĄD REPUBLIKI ESTOŃSKIEJ**

- (1) W wiadomości e-mail z dnia 14 lutego 2017 r. oraz w piśmie otrzymanym przez Komisję w dniu 7 marca 2017 r. władze estońskie powiadomiły, na podstawie art. 9 ust. 3 dyrektywy 96/67/WE (zwanej dalej „dyrektywą”), o decyzji rządu Republiki Estońskiej, podjętej na podstawie art. 9 ust. 1 lit. b) dyrektywy, dotyczącej portu lotniczego Tallinn.
- (2) Odstępstwo polega na zastrzeżeniu dla zarządzającego portem lotniczym (Tallinn Airport Ltd) wyłącznego prawa do świadczenia osobom trzecim w porcie lotniczym w Tallinnie – za pośrednictwem jednostki zależnej Tallinn Airport GH Ltd, w której posiada on 100 % udziałów – następujących kategorii usług, o których mowa w pkt 3 i 5 załącznika do dyrektywy: obsługa bagażu i obsługa ramp. Przedmiotowe odstępstwo, którego podstawę stanowi art. 9 ust. 1 lit. b) dyrektywy, przyznaje się na wstępny okres dwóch lat, począwszy od dnia 15 maja 2017 r. do dnia 14 maja 2019 r. Ponadto władze estońskie podjęły decyzję, w świetle ram czasowych przewidzianych do przewyciężenia ograniczeń przestrzeni w celu umożliwienia dalszego otwarcia rynku, o przedłużeniu tego okresu o kolejne dwa lata od dnia 15 maja 2019 r. do dnia 14 maja 2021 r. na podstawie art. 9 ust. 6 dyrektywy.
- (3) Zgodnie z art. 9 ust. 5 dyrektywy Komisja skonsultowała się z rządem estońskim w sprawie oceny jego projektu.

**2. OBECNA SYTUACJA W PORCIE LOTNICZYM TALLINN**

- (4) W związku z niedawnym wzrostem rocznej wielkości ruchu, przekraczającym próg 2 mln pasażerów przewidziany w art. 1 ust. 2 dyrektywy, port lotniczy Tallinn jest objęty zakresem stosowania dyrektywy i podlega zobowiązaniom dotyczącym otwarcia rynku usług obsługi naziemnej.
- (5) Jeśli chodzi o obsługę bagażu, port lotniczy Tallinn posiada obecnie jeden terminal pasażerski i jedną sortownię dla bagażu odprawianego na miejscu oraz wszelkiego rodzaju bagażu tranzytowego, które znajdują się na poziomie piwnicznym centralnej części terminalu.
- (6) Chociaż ogólny dostęp do rynku usług obsługi naziemnej jest obecnie w pełni zliberalizowany, z powodu ograniczeń przestrzeni port lotniczy jest jedynym dostawcą usług obsługi bagażu i ramp za pośrednictwem swojej spółki zależnej.
- (7) Port lotniczy Tallinn jest obecnie w trakcie rozbudowy portu. Proces ten zaplanowano w 2010 r. i pierwotnie nie przewidywano w nim otwarcia rynku usług obsługi naziemnej. Ponieważ jednak port lotniczy osiągnął próg 2 mln pasażerów, rozpoczęto stosowanie dyrektywy, a plany budowy poddano stosownemu przeglądowi, tak aby zarezerwować inwestycje dotyczące w szczególności otwarcia rynku usług obsługi naziemnej. Port lotniczy przygotował plany inwestycyjne dotyczące zarówno wstępnych planów budowy, których realizacja będzie

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

kontynuowana zgodnie z planem, jak i tych zaprojektowanych specjalnie z myślą o otwarciu rynku usług obsługi naziemnej w nadchodzących latach, uwzględniające ograniczenie do minimum niedogodności dla pasażerów w trakcie prowadzenia prac budowlanych dzięki zapewnieniu ciągłości usług, co będzie niezbędne w związku z przewidywanym zwiększeniem liczby pasażerów, zwłaszcza podczas najbliższej estońskiej prezydencji w UE od dnia 1 lipca do dnia 31 grudnia 2017 r.

- (8) W porcie lotniczym Tallinn obecnie trwają lub rozpoczną się następujące ważne projekty inwestycyjne dotyczące rozwoju infrastruktury:
- projekt rozwoju strefy operacyjnej lotniska w latach 2016–2020,
  - rozbudowa południowego terminalu pasażerskiego w latach 2016–2019,
  - budowa stanowisk postojowych (część projektu dotyczącego rozbudowy terminalu pasażerskiego) w 2017 r.,
  - inwestycje dotyczące otwarcia rynku usług obsługi naziemnej w latach 2019–2021.

### 3. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

- (9) Zgodnie z art. 9 ust. 3 dyrektywy Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 29 marca 2017 r. <sup>(1)</sup> streszczenie decyzji o udzieleniu odstępstwa zgłoszonej przez władze estońskie i zaprosiła zainteresowane strony do zgłaszania uwag.
- (10) Komisja otrzymała uwagi od stowarzyszenia przewoźników lotniczych, które uważa – wbrew argumentom przytoczonym przez rząd estoński – że w obecnej infrastrukturze nie ma ograniczenia przestrzeni, które uniemożliwiłoby spółce Tallinn Airport Ltd. znalezienie rozwiązania dotyczącego przyjęcia przynajmniej jednego dodatkowego podmiotu świadczącego usługi. Stowarzyszenie przewoźników lotniczych twierdzi, że w przeszłości doszło do sytuacji, w której kilka spółek świadczyło usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym Tallinn przez długi czas.

### 4. OCENA DECYZJI O UDZIELENIU ODSTĘPSTWA W ŚWIETLE PRZEPISÓW DYREKTYWY

- (11) Władze estońskie opierają swoją decyzję o udzieleniu odstępstwa na art. 9 ust. 1 lit. b) dyrektywy, w którym zezwala się państwom członkowskim – w przypadku szczególnych ograniczeń w zakresie powierzchni lub przepustowości – na zastrzeżenie dla jednego podmiotu jednej lub większej liczby kategorii usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 6 ust. 2 <sup>(2)</sup>. W niniejszym przypadku na podstawie art. 9 ust. 2 władze Estonii określiły odnośne kategorie w decyzji o udzieleniu odstępstwa. Kategorie te dotyczą obsługi bagażu i obsługi ramp, o których mowa w pkt 3 i 5 załącznika do dyrektywy, chociaż dostęp do rynku dla wszystkich innych kategorii usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym Tallinn nie jest ograniczony.
- (12) Republika Estońska przyznaje przedmiotowe odstępstwo głównie z następujących względów: obecne ograniczenia dotyczące dostępnej przestrzeni i przepustowości w porcie lotniczym Tallinn sprawiają, że nie jest możliwe wprowadzenie dodatkowego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej w odniesieniu do kategorii usług, o których mowa powyżej (z wyłączeniem transportu do statku powietrznego, załadunku na statek powietrzny i wyładunku ze statku powietrznego żywności i napojów) w trakcie prac budowlanych, które umożliwią pełne otwarcie rynku usług obsługi ramp i obsługi bagażu. W szczególności:
- umiejscowienie i wielkość obecnej sortowni bagażu uniemożliwia udostępnienie przestrzeni dodatkowym podmiotom świadczącym usługi obsługi bagażu. W szczególności przestrzeń działania jest ograniczona i wąska, a obecny dostawca usług ma trudności z manewrowaniem wózkami, zwłaszcza w okresach szczytowego obciążenia. Umiejscowienie obecnej sortowni uniemożliwia jej rozszerzenie na inne obszary, co oznacza, że otwarcie rynku dla drugiego podmiotu świadczącego usługi obsługi bagażu wymaga przeprowadzenia znacznych prac w zakresie budowy nowej infrastruktury w strefie zewnętrznej,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 98 z 29.3.2017, s. 3.

<sup>(2)</sup> Art. 6 ust. 2 tej dyrektywy stanowi, co następuje: „Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę podmiotów upoważnionych do świadczenia następujących kategorii usług obsługi naziemnej:

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

Nie mogą one jednak ograniczyć liczby operatorów tych usług poniżej dwóch dla każdej kategorii usług obsługi naziemnej”.

- brak jest dostępnej przestrzeni w pobliżu miejsca postojowego statku powietrznego, co uniemożliwia zapewnienie miejsca postojowego dla dodatkowego wyposażenia drugiego podmiotu świadczącego usługi obsługi ramp. Obecne miejsca postojowe przeznaczone dla urządzeń obsługi naziemnej i wózków bagażowych na stanowiskach znajdujących się na płycie postojowej oraz pod terminalem pasażerskim są już w pełni wykorzystywane. Zarządzanie obecnymi ograniczeniami przestrzeni stanowi wyzwanie dla obecnego dostawcy usług, szczególnie w sezonie zimowym, gdy na ograniczonej powierzchni postojowej parkują również pojazdy do usuwania i wywozu śniegu. Brak jest ponadto specjalnych hangarów lub garaży służących do parkowania sprzętu. Ze względu na brak przestrzeni fizycznej umożliwiającej zwiększenie ilości miejsc parkingowych w pobliżu drugiego terminalu pasażerskiego, przyjęcie drugiego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej nie jest obecnie możliwe i wymaga przeprowadzenia znacznych prac w zakresie budowy nowej infrastruktury.
- (13) Po pierwsze, Komisja uważa, że teren bagażowni jest ograniczony, ponieważ ma on długość 72 m, szerokość 13 m i wysokość 1,9 m, co jest niewystarczające, aby umożliwić udostępnienie przestrzeni drugiemu podmiotowi świadczącemu usługi obsługi bagażu. Po drugie, w świetle art. 9 akapit pierwszy dyrektywy, który odnosi się do ograniczeń przestrzeni lub przepustowości wynikających w szczególności z zatłoczenia i wykorzystania powierzchni, Komisja zauważa, że te aspekty w porcie lotniczym Tallinn charakteryzują trzy krótkie okresy obciążenia szczytowego, podczas których wiele urządzeń musi zostać uruchomionych w ograniczonym czasie w obecnych ograniczeniach przestrzeni. Po trzecie, nie można szybko i łatwo rozwiązać problemów związanych z ograniczeniami przestrzeni poprzez rozszerzenie obecnego obszaru obiektu ze względu na niedostępność obszaru wokół niego, który jest rozbudowywany. Obecnie nie ma wystarczająco dużo miejsca do przechowywania sprzętu ani ulokowania dodatkowego personelu świadczącego usługi obsługi bagażu.
- (14) Jeśli chodzi o obsługę ramp, Komisja zauważa również, że po pierwsze brakuje przestrzeni w pobliżu miejsca postojowego statku powietrznego, co uniemożliwia zapewnienie miejsca postojowego dla dodatkowego wyposażenia drugiego podmiotu świadczącego usługi obsługi ramp. Po drugie, obecne miejsca postojowe przeznaczone dla urządzeń obsługi naziemnej i wózków bagażowych na stanowiskach znajdujących się na płycie postojowej oraz pod terminalem pasażerskim są już w pełni wykorzystywane. Po trzecie, zarządzanie obecnymi ograniczeniami przestrzeni w porcie lotniczym Tallinn stanowi wyzwanie dla obecnego dostawcy usług, szczególnie w sezonie zimowym, gdy na ograniczonej powierzchni postojowej parkują również pojazdy do usuwania i wywozu śniegu. Po czwarte, brak jest specjalnych hangarów lub garaży służących do parkowania sprzętu. Wreszcie, ze względu na brak przestrzeni fizycznej umożliwiającej zwiększenie ilości miejsc parkingowych w pobliżu terminalu pasażerskiego przyjęcie drugiego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej nie jest obecnie możliwe i wymaga przeprowadzenia znacznych prac w zakresie budowy nowej infrastruktury.
- (15) Co do twierdzeń stowarzyszenia przewoźników lotniczych, że usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym Tallinn świadczyło w przeszłości kilka przedsiębiorstw, Komisja zauważa, że zgodnie z informacjami przekazanymi przez Estonię od 1998 r. liczba operacji lotniczych w porcie lotniczym Tallinn wzrosła o ponad 50 %, a liczba pasażerów zwiększyła się o 300 %, podczas gdy wielkość strefy obsługi ramp i obsługi bagażu pozostała taka sama. W związku z tym zmieniła się dostępność miejsca spowodowana zwiększeniem ruchu. Stowarzyszenie przewoźników lotniczych nie określa, w jaki sposób mogłaby być realizowana w obecnych okolicznościach obsługa ramp i obsługa bagażu przez inne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej.
- (16) W celu przezwyciężenia wspomnianych wyżej ograniczeń przestrzeni władze estońskie przedłożyły szczegółowy plan mający na celu rozszerzenie infrastruktury, tak aby umożliwić wejście drugiego podmiotu świadczącego usługi obsługi bagażu i obsługi ramp oraz spełnienie wymogów dyrektywy dotyczących stopnia otwarcia rynku. Wygaśnięcie odstępstwa w 2021 r. zbiegłoby się w czasie z planowanym zakończeniem okresu budowy, umożliwiając otwarcie rynku.
- (17) W tym kontekście Komisja zauważa, że trzy projekty zrealizowane przez port lotniczy Tallinn przyczyniłyby się do otwarcia rynku usług obsługi naziemnej w następujący sposób:
- projekt rozwoju strefy operacyjnej lotniska (w latach 2016–2020): port lotniczy Tallinn zamierza zbudować dodatkową płaszczyznę odladania na wschód od pasa startowego i przedłużyć rampę A w kierunku północnym. W końcowej fazie projektu umożliwiłoby to drugiemu przedsiębiorstwu obsługi naziemnej wejście na rynek usług obsługi naziemnej i przeprowadzenie odladania oraz obsługę ramp,
  - rozbudowa południowego terminalu pasażerskiego (w latach 2016–2019): zwiększona zostanie przepustowość urządzeń rentgenowskich do prześwietlania bagażu wychodzącego oraz powstaną dodatkowe szatnie dla pracowników obsługi naziemnej, co umożliwi drugiemu przedsiębiorstwu obsługi naziemnej wejście na rynek,
  - budowa stanowisk postojowych (w latach 2017–2018): powiększona zostałaby powierzchnia postojowa dla pracowników drugiego przedsiębiorstwa obsługi naziemnej.

- (18) W oparciu o powyższe rozważania i na podstawie posiadanych informacji Komisja uważa, że władze estońskie wykazały, iż do czasu zakończenia wyżej opisanych projektów budowlanych nie jest możliwe pomieszczenie – dodatkowo oprócz jednostki portu lotniczego odpowiedzialnej za obsługę naziemną – drugiego operatora będącego osobą trzecią świadczącą usługi obsługi bagażu.
- (19) Uwzględniono również fakt, że w porcie lotniczym Tallinn rynek otwarty jest dla wszystkich kategorii usług obsługi naziemnej innych niż obsługa bagażu i obsługa ramp, 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, że dotychczas żaden podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej ani użytkownik portu lotniczego nie wystąpił z wnioskiem o zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie obsługi bagażu lub obsługi ramp w porcie lotniczym Tallinn.
- (20) Odstępstwo przewidziane w art. 9 ust. 1 lit. b), który zastrzega świadczenie usług do jednego dostawcy, nie może przekraczać dwóch lat i może zostać jednorazowo przedłużone o okres nie dłuższy niż dwa lata. Są to ramy, dla których władze estońskie przyznały odstępstwo. Przedłużenie zostało zgłoszone w tym samym czasie co decyzja o udzieleniu odstępstwa i przeanalizowane przez Komisję w ramach obecnej procedury oraz niniejszej decyzji.
- (21) Wreszcie z uwagi na obecną sytuację w porcie lotniczym Tallinn ograniczenia przedmiotowych odstępstw pod względem przedmiotowym i czasowym, a także środków podjętych w celu usunięcia istniejących przeszkód, Komisja jest 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.
- (22) 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. PODSUMOWANIE

- (23) W związku z powyższym, w świetle wyniku analizy dokonanej przez Komisję i po przeprowadzeniu konsultacji z Republiką Estońską, należy zatwierdzić decyzję o udzieleniu odstępstwa podjętą przez to państwo członkowskie na podstawie art. 9 ust. 1 lit. b) dyrektywy, dotyczącą portu lotniczego Tallinn, zgłoszoną Komisji pocztą elektroniczną dnia 14 lutego 2017 r. oraz w piśmie otrzymanym dnia 7 marca 2017 r.
- (24) 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 udzieleniu odstępstwa podjęta przez Republikę Estońską na podstawie art. 9 ust. 1 lit. b) dyrektywy 96/67/WE, dotycząca portu lotniczego Tallinn, zgłoszona Komisji pocztą elektroniczną dnia 14 lutego 2017 r. oraz w piśmie otrzymanym dnia 7 marca 2017 r., zostaje niniejszym zatwierdzona.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Estońskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 czerwca 2017 r.

*W imieniu Komisji*  
Violeta BULC  
Członek Komisji

---