



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 1.12.2011
SEC(2011) 1440 definitief

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

**het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad
inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking van Richtlijn
96/67/EG van de Raad**

{COM(2011) 824 definitief}
{SEC(2011) 1439 definitief}

1. PROBLEEMSTELLING

1.1. Achtergrond en vastgestelde problemen

Grondafhandelingsdiensten zijn alle luchtvaartgerelateerde activiteiten op de grond die in luchthavens worden uitgevoerd voor luchtvaartmaatschappijen; deze diensten vormen een belangrijke schakel in de luchtvaartketen. Ook al is grondafhandeling niet noodzakelijk zichtbaar, toch hangen de ervaringen van de passagiers op luchthavens en in de lucht af van de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten, bijvoorbeeld omdat ze zorgen voor goede ontvangst van passagiers op de luchthaven, het materiële comfort in het vliegtuig of de noodzakelijke voorwaarden voor veilige en beveiligde vluchten. De efficiënte verlening van grondafhandelingsdiensten is dan ook belangrijk voor luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en passagiers, en is van cruciaal belang voor het efficiënte gebruik van de luchtvervoersinfrastructuur. Het draagt ook in aanzienlijke mate bij tot de prestaties van het luchtvaartstelsel in het algemeen.

Richtlijn 96/67/EG (de richtlijn) is in 1996 vastgesteld om de toegang tot de grondafhandelingsmarkt te regelen, teneinde de markt open te stellen, de prijs voor de luchtvaartmaatschappijen te doen dalen en de kwaliteit van de diensten te verbeteren. Midden jaren '90 was het een van de sleutelinitiatieven in de marge van de eengemaakte luchtvaartmarkt.

In de richtlijn zijn 11 categorieën grondafhandelingsdiensten gedefinieerd:

- 1 Administratie en toezicht op de grond;
- 2 Passagiersafhandeling;
- 3 Bagageafhandeling;
- 4 Vracht- en postafhandeling;
- 5 Platformafhandeling;
- 6 Vliegtuigservicing;
- 7 Brandstof- en olielevering;
- 8 Onderhoud van luchtvaartuigen;
- 9 Administratie inzake vluchtuitvoering en bemanning;
- 10 Vervoer op de grond;
- 11 Catering.

Met betrekking tot de volgende categorieën kunnen beperkingen worden opgelegd (zogenaamde "beperkte diensten"):

- bagageafhandeling;

- vracht- en postafhandeling, voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het luchtvaartuig, zowel bij aankomst en vertrek als transfer;
- platformafhandeling;
- brandstof- en olielevering.

Het wetgevingskader dat 1 januari 2001 door de richtlijn tot stand was gebracht, zag er als volgt uit:

	Luchthavens die open staan voor commercieel vervoer, met <u>minder</u> dan 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht per jaar	Luchthavens die open staan voor commercieel vervoer, met <u>meer</u> dan 2 miljoen passagiers of 50 000 ton vracht per jaar	
		Alle diensten, behalve "beperkte diensten"	"Beperkte diensten"
Zelfafhandeling (afhandeling door luchtvaartmaatschappijen, voor eigen rekening)	Vrije toegang tot de markt voor <u>alle</u> categorieën*	Vrije toegang tot de markt*	Vrije toegang* OF Beperking tot minstens 2 zelfafhandelende luchtvaartmaatschappijen per categorie diensten (geselecteerd op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria)*
Afhandeling voor derde partijen	Valt niet onder de richtlijn	Vrije toegang tot de markt*	Vrije toegang* OF Beperking tot 2 afhandelaars voor derde partijen per categorie diensten (geselecteerd op basis van een <u>aanbestedings</u> procedure die in het PB wordt bekendgemaakt) Minstens één afhandelaar voor derde partijen moet onafhankelijk zijn van de luchthaven en de dominante luchtvaartmaatschappij. **mogelijkheid om het aantal afhandelaars voor derde partijen op basis van ruimte-/capaciteitsbeperkingen te beperken <u>tot 1</u> als het verzoek tot vrijstelling wordt goedgekeurd door de EC.

*Mogelijkheid om het aantal dienstverleners te beperken op basis van ruimte-/capaciteitsbeperkingen (als het verzoek tot vrijstelling wordt goedgekeurd door de EC).

De Commissie houdt sinds 1996 van nabij toezicht op de toepassing van de richtlijn. Dit toezicht heeft een aantal problemen met de tenuitvoerlegging en de handhaving aan het licht gebracht. Bovendien is de context waarin grondafhandelingsdiensten worden verleend, drastisch gewijzigd (een toename van het luchtverkeer met 36%¹ en, in het voorbije decennium, verscheidene crisissen, zoals een economische baisse, vulkaanuitbarstingen, zware sneeuwval enz.). In deze veranderende omstandigheden hebben de raadplegingen en beoordelingen met betrekking tot de richtlijn twee problemen aan het licht gebracht:

1.1.1. *Probleem 1: de grondafhandelingsdiensten worden niet efficiënt genoeg verleend*

De luchtvaartmaatschappijen kunnen nu niet op alle EU-luchthavens gebruik maken van kostenefficiënte grondafhandelingsdiensten, en wel om drie redenen:

¹ Bron: Eurocontrol Performance Review Commission.

Ten eerste heeft de mogelijkheid om de concurrentie voor bepaalde diensten te beperken tot gevolg dat luchtvaartmaatschappijen op sommige luchthavens een beperkte keuze hebben tussen twee verleners voor elk van deze "beperkte diensten", en niet altijd aan zelfafhandeling mogen doen.

Ten tweede wordt Europa gekenmerkt door een lappendeken van administratieve voorwaarden voor toegang tot nationale markten. Elke lidstaat kan haar eigen "goedkeuring" eisen, hetgeen leidt tot uiteenlopende lokale eisen, grondafhandelingsbedrijven verplicht zich aan te passen aan elke nationale markt en de kosten doet stijgen.

Ten derde ondervinden nieuwe gegadigden problemen om op luchthavenniveau toegang te krijgen en activiteiten te ontwikkelen. Op sommige luchthavens verhinderen bepaalde lokale voorwaarden dat nieuwe gegadigden op duurzame wijze kunnen concurreren met gevestigde dienstverleners. Voorbeelden van dergelijke lokale voorwaarden zijn: (i) het wetgevingskader is niet geschikt voor het beheer van gecentraliseerde infrastructuur²; (ii) het wetgevingskader is niet geschikt voor de scheiding van rekeningen door luchthavenexploitanten die ook grondafhandelingsdiensten verlenen; en (iii) onevenwichtige aanbestedingsprocedures voor onafhankelijke afhandelaars.

1.1.2. Probleem 2: de algemene kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten op luchthavens houdt geen gelijke tred met de evoluerende behoeften inzake betrouwbaarheid, veerkracht, veiligheid, beveiliging en milieu

Op luchthavenniveau wordt suboptimale kwaliteit vastgesteld op het gebied van de betrouwbaarheid van de diensten (omloopvertragingen en slechte behandeling van bagage), veerkracht (crisisbeheer), veiligheid en beveiliging (incidenten en terroristische dreigingen) en het milieu (CO₂-emissies en glycol).

Er zijn twee belangrijke redenen voor de suboptimale kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten: (i) onvoldoende coördinatie van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven (door onderaannemingspraktijken die gevolgen hebben voor de ruimte en de activiteiten in de luchthaven, gebrek aan dagelijks toezicht op de activiteiten en gebrek aan toezicht op en rapportering van de prestaties); en (ii) een ontoereikend wetgevingskader voor de opleiding en overname van personeel.

1.2. Subsidiariteit

Grondafhandeling is van essentieel belang voor de goede werking van de luchthaven, in de lijn van de doelstelling van de artikelen 58 en 90 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie; Aangezien het subsidiariteitsbeginsel van toepassing is, moet EU-optreden op het gebied van grondafhandeling worden gerechtvaardigd.

Ten eerste kunnen de doelstellingen van de voorgestelde actie onvoldoende door de lidstaten worden bereikt omdat, zoals reeds erkend in 1996, de toegang tot de grondafhandelingsmarkt, als onderdeel van het gemeenschappelijk luchtvervoersbeleid, binnen een EU-kader moet worden geregeld.

² Bv. infrastructuur die wordt gebruikt voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten die zo complex en duur zijn of een dusdanig milieueffect hebben dat ze niet kunnen worden opgesplitst of vermenigvuldigd, zoals bagagesortering, ijsvrij maken, waterzuivering of systemen voor brandstof distributie.

Ten tweede biedt het EU-optreden een toegevoegde waarde omdat de luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten in een eengemaakte luchtvaartmarkt moeten kunnen uitvoeren. Als rechtstreekse onderaannemers van luchtvaartmaatschappijen hebben grondafhandelingsbedrijven behoefte aan een gelijk speelveld op EU-niveau.

2. DOELSTELLINGEN VAN HET EU-INITIATIEF

De algemene doelstelling van het initiatief is de efficiëntie en de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten te verbeteren voor de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) en eindgebruikers (passagiers en expediteurs).

De specifieke doelstellingen zijn:

Specifieke doelstelling 1. Garanderen dat de luchtvaartmaatschappijen kunnen beschikken over een ruimere keuze aan grondafhandelingsoplossingen op EU-luchthavens.

Specifieke doelstelling 2. De nationale administratieve voorwaarden voor markttoegang (goedkeuringen) harmoniseren en verduidelijken.

Specifieke doelstelling 3. Zorgen voor een gelijk speelveld op luchthavens tussen grondafhandelingsbedrijven die niet aan dezelfde regelgeving onderworpen zijn.

Specifieke doelstelling 4. De coördinatie tussen verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven verbeteren.

Specifieke doelstelling 5. Het wetgevingskader voor de opleiding en overname van personeel verduidelijken.

3. BELEIDSOPTIES

De eerste mogelijke actie bestaat uit de intrekking van de huidige richtlijn. Uit eerdere raadplegingsrondes is gebleken dat de belanghebbenden dit niet wensen. Gezien het risico op versnippering van de interne markt en de complexe situatie die zou ontstaan door uiteenlopende eisen op nationaal, lokaal en luchthavenniveau, wordt deze optie van de hand gewezen.

Bij wijze van alternatief kan de bestaande richtlijn, in ongewijzigde vorm, strikt ten uitvoer worden gelegd, aangevuld met richtsnoeren. Ook deze optie wordt afgewezen omdat minstens een van de problemen met de huidige richtlijn (de mogelijkheid om de concurrentie te beperken voor bepaalde diensten) niet kan worden opgelost door strikte tenuitvoerlegging en richtsnoeren.

Uit de raadplegingen van belanghebbenden en de beoordelingen is een uitgebreide reeks maatregelen naar voren gekomen die de vastgestelde problemen kunnen oplossen. Geen enkele individuele beleidsmaatregel volstaat om alle specifieke doelstellingen te verwezenlijken.

Om de vastgestelde problemen op te lossen, worden naast het basisscenario vier afzonderlijke beleidspakketten voorgesteld. Elk pakket gaat in op de vijf oorzaken van het probleem. Drie

pakketten bevatten maatregelen met vergelijkbare intensiteit (laag, gemiddeld en hoog) op de vijf vastgestelde gebieden (teneinde conflicten tussen efficiëntie en kwaliteit en tussen efficiëntie en werkomstandigheden tot een minimum te beperken). Daar wordt een vierde pakket aan toegevoegd, met maatregelen van gemiddelde intensiteit, gekoppeld aan zeer intensieve maatregelen voor niet-betwiste gebieden.

Het eerste beleidspakket (BP1) verbetert het huidige systeem door de richtlijn alleen te wijzigen waar nodig en door richtsnoeren te verstrekken, voor zover mogelijk. Dit pakket bevat de minst intensieve maatregelen.

Het tweede pakket (BP2) heeft tot doel het huidige systeem te verbeteren aan de hand van een reeks maatregelen van gemiddelde intensiteit, en is dus ambitieuzer dan beleidspakket 1. Het neemt de vorm aan van een verordening.

Het derde pakket (BP3) bevat zeer intensieve maatregelen, die zorgen voor een volledige harmonisering van het kader voor de grondafhandelingsmarkt, en neemt eveneens de vorm aan van een verordening.

BP2' is een variant op BP2, waarbij BP2 wordt uitgebreid met twee maatregelen uit BP3 (inzake goedkeuringen en minimumkwaliteitseisen).

Voor BP2/BP2' en BP3 is gekozen voor een verordening als wetgevingsinstrument. De meeste problemen met het huidige juridische kader houden verband met de uiteenlopende tenuitvoerlegging ervan in de lidstaten; een verordening maakt het mogelijk dezelfde regels voor de hele EU vast te stellen en tegelijk enige flexibiliteit te laten aan de lidstaten, maar alleen waar nodig.

	<i>BP1</i>	<i>BP2</i>	<i>BP2'</i>	<i>BP3</i>
<i>Wetgevingsinstrument</i> →	Richtlijn (+richtsnoeren)	Verordening	Verordening	Verordening
<i>Oorzaken</i> ↓				
1: De mogelijkheid om de concurrentie te beperken voor bepaalde grondafhandelingsdiensten	Volledige openstelling van de zelfafhandelingsmarkt	- Volledige openstelling van de zelfafhandelingsmarkt - Op grote luchthavens: verhoging van het minimumaantal afhandelaars voor derde partijen tot drie, voor de vier categorieën diensten die kunnen worden beperkt.	- Volledige openstelling van de zelfafhandelingsmarkt - Op grote luchthavens: verhoging van het minimumaantal afhandelaars voor derde partijen tot drie, voor de vier categorieën diensten die kunnen worden beperkt.	Volledige openstelling van de markt voor zelfafhandeling en afhandeling voor derde partijen (geen aanbestedingen)
2: Lappendeken van administratieve voorwaarden voor toegang tot nationale markten (goedkeuringen)	Richtsnoeren voor de lidstaten op het gebied van de goedkeuringswaarden	Wederzijdse erkenning van goedkeuringen op basis van geharmoniseerde eisen	EU-goedkeuring	EU-goedkeuring
3: Problemen voor nieuwe gegadigden om toegang te krijgen tot de markt en om activiteiten te ontwikkelen op luchthavenniveau	a) Verduidelijking van de definitie van gecentraliseerde infrastructuur in de richtlijn	a) Beter beheer van gecentraliseerde infrastructuur,	a) Beter beheer van gecentraliseerde infrastructuur,	a) Beter beheer van gecentraliseerde infrastructuur;
	b) Verduidelijking van de definitie van gescheiden rekeningen in de richtlijn	b) Wettelijke scheiding tussen luchthavenexploitant en hun afdeling voor grondafhandelingsactiviteiten	b) Wettelijke scheiding tussen luchthavenexploitanten en hun afdeling voor grondafhandelingsactiviteiten	b) Afschaffing van de mogelijkheid voor luchthavenexploitanten om de controle te hebben over grondafhandelingsactiviteiten op hun luchthaven
	c) Verduidelijking van de definitie en rol van het comité van luchthavengebruikers in de richtlijn	c) Verbeterde aanbestedingsprocedure (comité van luchthavengebruikers + duur van aanbestede activiteiten).	c) Verbeterde aanbestedingsprocedure (comité van luchthavengebruikers + duur van aanbestede activiteiten).	(geen c): geen aanbestedingen in BP3)

4: Onvoldoende coördinatie van grondafhandelingsdiensten op luchthavens	a) Richtsnoeren inzake onderaanneming	a) Verduidelijking van de regels voor onderaanneming	a) Verduidelijking van de regels voor onderaanneming	a) Verduidelijking van de regels voor onderaanneming
	b) Geharmoniseerde criteria voor aanbestedingen	b) Geharmoniseerde criteria voor aanbestedingen	b) Geharmoniseerde criteria voor aanbestedingen	(geen b): geen aanbestedingen in BP3)
	c) Richtsnoeren inzake "gedragsregels"	c) Rol van de luchthavenexploitant voor grondactiviteiten	c) Rol van de luchthavenexploitant voor grondactiviteiten	c) Rol van de luchthavenexploitant voor grondactiviteiten
		Op grote luchthavens: de luchthavenexploitant die verantwoordelijk is voor minimumkwaliteitseisen voor grondafhandelingsactiviteiten moet worden gespecificeerd in een gedelegeerde handeling	Op grote luchthavens: minimumkwaliteits eisen op EU-niveau	Op grote luchthavens: minimumkwaliteits eisen op EU-niveau
		d) In een gedelegeerde handeling wordt de verplichting vastgelegd om verslag uit te brengen over de prestaties van de activiteiten (op grote luchthavens)	d) In een gedelegeerde handeling wordt de verplichting vastgelegd om verslag uit te brengen over de prestaties van de activiteiten (op grote luchthavens)	d) In een gedelegeerde handeling wordt de verplichting vastgelegd om verslag uit te brengen over de prestaties van de activiteiten (op grote luchthavens)
5: Ontoereikend wetgevingskader op het gebied van opleiding en overname van personeel	a) Richtsnoeren inzake opleiding	a) Verplichte minimumopleiding voor personeel	a) Verplichte minimumopleiding voor personeel	a) Individuele erkenning van personeel voor belangrijke personeelscategorieën

b) Raadpleging van de vertegenwoordigers van de werknemers tijdens aanbestedingen	b) De lidstaten toestaan om een verplichting in te voeren om personeel over te nemen onder vergelijkbare voorwaarden, voor diensten waartoe de toegang beperkt is.	b) De lidstaten toestaan om een verplichting in te voeren om personeel over te nemen onder vergelijkbare voorwaarden, voor diensten waartoe de toegang beperkt is.	b) Volledige overname van personeel onder vergelijkbare voorwaarden in het geval van een (gedeeltelijke) overname van activiteiten door een andere dienstverlener, voor alle grondafhandelingsactiviteiten.
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. BEOORDELING VAN DE EFFECTEN

De effecten van de beleidspakketten zijn hieronder samengevat:

Effecten in vergelijking met het basisscenario					
	BP1	BP2	BP2'	BP3	
Economische effecten					
Effecten op de werking van de interne markt, de mededinging en de concurrentiekracht van grondafhandelingsdiensten	ZEER GERING POSITIEF	ZEER POSITIEF	ZEER POSITIEF	GEMIDDELD POSITIEF	
Effecten op de exploitatiekosten en de bedrijfsvoering	GEEN	NEUTRAAL	NEUTRAAL	GEMIDDELD NEGATIEF	
Effecten op het midden- en kleinbedrijf	GEEN	GERING NEGATIEF	GERING NEGATIEF	GEMIDDELD NEGATIEF	
Effecten op consumenten	GEEN	GEMIDDELD POSITIEF	GEMIDDELD POSITIEF	GERING POSITIEF	
Bedrijven administratieve kosten na 5 jaar	GEEN	- 0,61 miljoen euro GERING POSITIEF	- 0,61 miljoen euro GERING POSITIEF	- 0,61 miljoen euro GERING POSITIEF	
Overheden administratieve kosten na 5 jaar	GEEN	- 0,185 miljoen euro GERING POSITIEF	- 0,185 miljoen euro GERING POSITIEF	- 0,185 miljoen euro GERING POSITIEF	

Effecten in vergelijking met het basisscenario					
		BP1	BP2	BP2'	BP3
	Lidstaten	GEEN	-0,2 miljoen euro	-1,06 miljoen euro	-1,06 miljoen euro
	Europese Commissie	GEEN	Verwaarloosbaar (+0,015 miljoen euro)	+0,86 miljoen euro	+0,86 miljoen euro
	Derde landen	ZEER GERING POSITIEF	ZEER POSITIEF	ZEER POSITIEF	GEMIDDELD POSITIEF
	EU-begroting	GEEN	GEEN	0,86 miljoen euro over 5 jaar	0,86 miljoen euro over 5 jaar
Maatschappelijke effecten					
	Werkgelegenheid (aantal banen)	GEEN	-450 banen / jaar in grondafhandeling	-450 banen / jaar in grondafhandeling	- 900 banen/jaar in grondafhandeling, maar nieuwe banen bij organisaties die erkenningen voor grondafhandelings personeel afgeven
	Jobkwaliteit, gezondheid, veiligheid en waardigheid van de werknemers	ZEER GERING POSITIEF	GEMIDDELD POSITIEF	GEMIDDELD POSITIEF	ZEER STERK POSITIEF
Milieueffecten					
	Effect op de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten	GERING POSITIEF	ZEER POSITIEF	ZEER POSITIEF	ZEER POSITIEF
	Effect op de vereenvoudiging van bestaande wetgeving	ZEER GERING POSITIEF	NEUTRAAL	NEUTRAAL	NEUTRAAL
	Aspecten i.v.m. omzetting en naleving	GERING NEGATIEF	GEMIDDELD NEGATIEF	GEMIDDELD NEGATIEF	STERK NEGATIEF

5. VERGELIJKING VAN OPTIES

De beleidspakketten worden beoordeeld op de criteria effectiviteit, efficiëntie en coherentie.

Vanuit het oogpunt van effectiviteit biedt BP3 het grootste potentieel om alle doelstellingen te verwezenlijken, terwijl BP2 een goede effectiviteit in het algemeen biedt. BP1 verwezenlijkt de specifieke doelstellingen slechts in beperkte mate.

In termen van efficiëntie is BP3 het duurst en minder efficiënt dan BP2, terwijl BP2 het goedkoopst is en het gemakkelijkst ten uitvoer kan worden gelegd.

Wat coherentie betreft, zijn de pakketten vergelijkbaar.

Effectiviteit, efficiëntie en coherentie van de beleidspakketten				
	BP1	BP2	BP2'	BP3
Effectiviteit	Beperkt	Goed	Goed	Zeer goed
Specifieke doelstelling 1	Beperkt	Goed	Goed	Zeer goed
Specifieke doelstelling 2	Zeer beperkt	Zeer goed	Zeer goed	Zeer goed
Specifieke doelstelling 3	Beperkt	Zeer goed	Zeer goed	Uitstekend
Specifieke doelstelling 4	Beperkt	Zeer goed	Zeer goed	Zeer goed
Specifieke doelstelling 5	Beperkt	Goed	Goed	Zeer goed
Efficiëntie	Zeer goed	Goed	Goed	Beperkt
Coherentie	Beperkte wisselwerking	Beperkte wisselwerking	Beperkte wisselwerking	Beperkte wisselwerking

BP1 is het minst aantrekkelijk omdat het de vastgestelde problemen niet oplost.

BP2/BP2' krijgen de voorrang op BP3:

- De verschillen in effectiviteit (de mate waarin de problemen worden opgelost) tussen de BP2/BP2' en BP3 zijn beperkt.
- Het verschil in effect is wel aanzienlijk: Voor bijna alle criteria verbeteren BP2/BP2' de situatie of beperken ze de schadelijke gevolgen aanzienlijk beter dan BP3.
- In vergelijking met BP3 bieden BP2/BP2' dus een betere wisselwerking tussen effectiviteit en aanvaardbare effecten: ze verwezenlijken de doelstellingen zonder al te dure wijzigingen.

BP2 en BP2' liggen zeer dicht bij elkaar. Ze verschillen alleen wat het effect van hun twee uiteenlopende maatregelen betreft: voor beide maatregelen is BP2 beter wat de aspecten van omzetting/naleving betreft (in BP2' zullen hiervoor naar verwachting meer inspanningen

moeten worden geleverd), terwijl BP2' beter is wat vereenvoudiging betreft. Aangezien naleving/handhaving een zeer belangrijk aspect is, wordt BP2 aanbevolen.

BP2 zorgt voor een middelmatige openstelling van de markt, maar heeft geen negatief effect op de arbeidsvoorwaarden (overname van personeel onder vergelijkbare voorwaarden zou mogelijk zijn als verdere openstelling wordt opgelegd). BP2 zorgt voor een sterker geliberaliseerde en eerlijker grondafhandelingsmarkt, voor betere kwaliteit en verduidelijking van de verantwoordelijkheden in de context van de luchthaven en voor een verduidelijking van het kader voor opleiding en overname van personeel, tegen een redelijke kostprijs.

6. MONITORING EN BEOORDELING

Vijf jaar nadat de nieuwe verordening is vastgesteld, zal de Commissie de tenuitvoerlegging ervan beoordelen.