WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)
z dnia 14 lipca 2005 r. *

W sprawie C-386/03

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 226 WE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 12 września 2003 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez M. Huttunena i M. Niejahra, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Republice Federalnej Niemiec, reprezentowanej przez W.D. Plessinga oraz A. Tiemann, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

* Język postępowania: niemiecki.

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: C.W.A. Timmermans, prezes izby, R. Silva de Lapuerta (sprawozdawca), C. Gulmann, R. Schintgen, J. Klučka, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Léger,
sekretarz: M.F. Contet, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 17 lutego 2005 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione przez strony,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 26 maja 2005 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 W skardze Komisja Wspólnot Europejskich wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że przyjmując w ramach § 8 ust. 2 i § 9 ust. 3 Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (rozporządzenia w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych) z dnia 10 grudnia 1997 r. (BGBl. 1997 I, str. 2885, zwanego dalej „BADV") przepisy niezgodne z art. 16 i 18 dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272, str. 36) Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy tej dyrektywy.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

2 Dyrektywa 96/67 przewiduje system stopniowego otwarcia dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty.

3 Artykuły 16 i 18 tej dyrektywy zawierają przepisy dotyczące dostępu do urządzeń portu lotniczego, jak również ochrony socjalnej i ochrony środowiska. Ich brzmienie jest następujące:

„Artykuł 16

Dostęp do urządzeń

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki dla zapewnienia podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej oraz użytkownikom portu lotniczego zamierzającym wykonywać obsługę własną dostępu do urządzeń portu lotniczego w zakresie niezbędnym dla prowadzenia działalności. Jeśli organ zarządzający portu lotniczego lub, gdzie sytuacja tego wymaga, organy państwowe lub inny organ kontrolujący określają warunki dostępu, muszą być one właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.

2. W zakresie niezbędnym dla wykonywania swoich praw oraz dla zapewnienia efektywnej i uczciwej konkurencji powierzchnia dostępna dla wykonywania obsługi naziemnej w porcie lotniczym musi być podzielona na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad i kryteriów między różne podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej i użytkowników wykonujących obsługę własną, w tym nowe podmioty w tej dziedzinie.

3. W przypadku gdy dostęp do urządzeń portowych uzasadnia pobieranie opłat, opłaty takie są ustalane na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

[...]

Artykuł 18

Ochrona socjalna i ochrona środowiska

Bez uszczerbku dla stosowania niniejszej dyrektywy oraz z zastrzeżeniem innych przepisów prawa Wspólnoty państwa członkowskie mogą podjąć niezbędne środki dla zapewnienia ochrony praw pracowników i poszanowania środowiska naturalnego".

4 Dyrektywa Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowni-

czych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów (Dz.U. L 82, str. 16) ujednolica dyrektywę Rady 77/187/EWG z dnia 14 lutego 1977 r. (Dz.U. L 61, str. 26) zmienioną dyrektywą Rady 98/50/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. (Dz.U. L 201, str. 88).

Uregulowania krajowe

5 Transpozycja dyrektywy 96/67 do prawa niemieckiego została dokonana głównie w Gesetz über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen (ustawie o usługach obsługi naziemnej w portach lotniczych) z dnia 11 listopada 1997 r. (BGBl. 1997 I, str. 2694) i w BADV. Paragrafy 8 i 9 tego rozporządzenia mają następujące brzmienie:

„§ 8

1) Podmioty świadczące usługi i użytkownicy portów wykonujący własną obsługę naziemną powinni spełnić »warunki dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej« [...]. W przypadkach wskazanych w § 3 ust. 2–5, warunki te są włączone do zaproszenia do składania ofert i procedury wyboru zgodnie z § 7.

2) Zarządzający portem lotniczym może wymagać od podmiotu świadczącego usługi lub od użytkownika wykonującego własną obsługę naziemną, aby ten przejął pracowników zatrudnionych w ramach przejętych przez niego usług. Pracownicy ci są wybierani na podstawie adekwatnych kryteriów, w szczególności w zależności od czynności, którą wykonują. W tym przypadku stosuje się § 9 ust. 3 trzecie zdanie, bez uszczerbku dla obowiązywania § 613a Bürgerliches Gesetzbuch [kodeksu cywilnego].

3) Niezależnie od przepisów ust. 1 i 2 organ państwowy właściwy w dziedzinie lotnictwa może uzależnić świadczenie usług obsługi naziemnej od specyfikacji kosztów lub cech technicznych. Ta specyfikacja lub te cechy są ustalane po uprzedniej konsultacji z komitetem użytkowników.

4) Warunki, kryteria, specyfikacja i cechy techniczne, o których mowa w ust. 1–3, są ustalane i stosowane w sposób stały, obiektywny, przejrzysty i niedyskryminacyjny. Zostają podane uprzednio do wiadomości przez przedsiębiorstwo zarządzające portem lotniczym.

§ 9

1) Zarządzający portem lotniczym i podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej lub użytkownik portu wykonujący własną obsługę są zobowiązani do zawarcia umowy w sprawie użytkowania koniecznej i dostępnej części portu lotniczego oraz urządzeń portowych, jak również w sprawie opłat należnych zarządzającemu portem na mocy niniejszego rozporządzenia oraz warunków, które powinny spełnić podmioty świadczące usługi i użytkownicy wykonujący własną obsługę na podstawie § 8.

2) Zarządzający portem lotniczym czuwa nad tym, aby dostęp wspomnianych w niniejszym rozporządzeniu podmiotów świadczących usługi i użytkowników wykonujących własną obsługę do urządzeń portowych nie był niesłusznie ograniczony, o ile dostęp ten jest konieczny dla wykonywania ich działalności. Jeżeli zarządzający portem lotniczym ustanawia warunki tego dostępu, to powinny być one właściwe, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące.

3) Zarządzający portem lotniczym ma prawo wymagać od podmiotów świadczących usługi i użytkowników wykonujących własną obsługę opłat za dostęp, udostępnienie i użytkowanie urządzeń. Opłaty te są ustalane na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedykryminujących kryteriów. Mogą one, tak jak czynsz, służyć między innymi do zapewnienia samofinansowania się portu lotniczego. W celu ustalenia wysokości takich opłat zarządzający portem lotniczym powinien uwzględnić, do wysokości adekwatnej kwoty, niezbędne koszty przejęcia usług obsługi naziemnej przez podmioty świadczące usługi lub przez użytkowników wykonujących własną obsługę, a w szczególności koszty wynikłe z nieprzejęcia pracowników".

6 Paragraf 613 Bürgerliches Gesetzbuch, wspomniany w § 8 ust. 2 BADV, stanowi:

„1) Prawa i obowiązki wynikające ze stosunków pracy istniejących w momencie przejęcia przedsiębiorstwa lub części przedsiębiorstwa na podstawie czynności prawnej przechodzą w wyniku tego przejęcia na przejmującego. Jeżeli te prawa i obowiązki są regulowane zbiorowym układem pracy lub układem w łonie przedsiębiorstwa, to stanowią one integralną część stosunku pracy między nowym pracodawcą a pracownikiem i nie mogą być zmienione na niekorzyść pracownika w ciągu roku od daty przejęcia. Drugie zdanie nie ma zastosowania, jeżeli prawa i obowiązki są regulowane w odniesieniu do nowego pracodawcy przez inny zbiorowy układ pracy lub układ w łonie przedsiębiorstwa. Przed upływem terminu, o którym mowa w drugim zdaniu, prawa i obowiązki mogą być zmienione, jeżeli zbiorowy układ pracy lub układ w łonie przedsiębiorstwa już nie obowiązują lub w braku innego zwyczajowego uregulowania w postaci innego zbiorowego układu pracy, o którego zastosowaniu zdecydowali nowy pracodawca i pracownik.

2) Dotychczasowy pracodawca i nowy pracodawca są solidarnie odpowiedzialni za zobowiązania, o których mowa w ust. 1, jeżeli powstały one przed przejęciem

i jeżeli wygasają przed upływem okresu jednego roku od przejęcia. Jeżeli zobowiązania te stają się wymagalne po przejęciu, poprzedni pracodawca jest odpowiedzialny jedynie proporcjonalnie w części odpowiadającej okresowi, który upłynął do momentu przejęcia.

[...]".

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

7 Po zbadaniu niemieckiego uregulowania Komisja uznała, że nie stanowi ono poprawnej transpozycji art. 16 i 18 dyrektywy 96/67 do wewnętrznego porządku prawnego. W dniu 28 lutego 2000 r. skierowała więc do Republiki Federalnej Niemiec wezwanie do usunięcia uchybienia i przedstawienia wyjaśnień.

8 W odpowiedzi z dnia 16 maja 2000 r. Republika Federalna Niemiec zakwestionowała istnienie zarzucanego jej uchybienia.

9 Ponieważ Komisja nie uznała przedstawionych wyjaśnień za przekonywające, w dniu 21 marca 2002 r. skierowała do tego państwa członkowskiego uzasadnioną opinię, w której wezwała je do podjęcia niezbędnych działań celem zastosowania się do zobowiązań wynikających z tej dyrektywy w terminie dwóch miesięcy od otrzymania opinii.

10 Ponieważ Komisja uznała odpowiedź na uzasadnioną opinię za niewystarczającą, wniosła niniejszą skargę.

W przedmiocie skargi

Argumentacja stron

11 Komisja podnosi, że przepisy przyjęte w ramach kompetencji przyznanych państwom członkowskim na mocy art. 18 dyrektywy 96/67 nie mogą utrudniać stopniowej realizacji swobodnego dostępu do rynku usług obsługi naziemnej, o której mowa w art. 6 i 7 tej dyrektywy. Zgodnie z tym przepisy krajowe przyjęte w celu uregulowania warunków zatrudnienia w tej dziedzinie nie mogą stanowić dyskryminacji między podmiotami świadczącymi usługi a użytkownikami wykonującymi własną obsługę, jak również nie mogą szkodzić konkurencji między nimi.

12 Komisja uważa, że przedmiotowe niemieckie uregulowanie nie spełnia tych wymogów, ponieważ ustanawia różnicę między, z jednej strony, zarządzającym portem lotniczym, a z drugiej strony innymi podmiotami świadczącymi usługi i użytkownikami wykonującymi własną obsługę, powodując w ten sposób utrudnienia w dostępie tych ostatnich do rynku i szkodząc konkurencji między różnymi kategoriami podmiotów rynkowych. Zarządzający portem lotniczym jest bowiem uprawniony do odzyskania w całości lub przynajmniej częściowo, kosztem nowych podmiotów wkraczających na rynek, wydatków związanych z pracownikami, których nie może dłużej zatrudniać z powodu utraty części rynku w wyniku procesu liberalizacji.

13 Komisja utrzymuje, że ogólne środki ochronne stosowane przez państwa członkowskie w celu transpozycji dyrektywy 2001/23 mają również zastosowanie do sektora usług obsługi naziemnej. W rezultacie gdy otwarcie rynku usług obsługi naziemnej, którego dotyczy dyrektywa 96/67, prowadzi do przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 2001/23, prawa i obowiązki zbywcy wynikające z umowy o pracę lub ze stosunku pracy istniejącego w momencie przedmiotowej transakcji przechodzą, w wyniku tego przejęcia, na nabywcę.

14 Komisja podkreśla, że przepisy art. 8 ust. 2 i art. 9 ust. 3 BADV wprowadzają w przypadkach nieobjętych dyrektywą 2001/23 dyskryminację zarządzających portem lotniczym względem innych podmiotów świadczących usługi i użytkowników wykonujących własną obsługę w odniesieniu do kosztów socjalnych, gdy ma miejsce przejęcie usług obsługi naziemnej.

15 Komisja zauważa również, że przewidzianej w § 9 ust. 3 BADV możliwości odzyskania pewnych kosztów socjalnych nie można uzasadnić na podstawie art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67. Ten drugi przepis zezwala niewątpliwie zarządzającemu portem lotniczym na pobieranie opłat za dostęp do urządzeń portowych od innych podmiotów świadczących usługi i użytkowników wykonujących własną obsługę. Wysokość tych opłat powinna niemniej jednak być ustalana na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.

16 Komisja podnosi, że wyrażenie „urządzenia portowe" znajdujące się we wspomnianym przepisie należy rozumieć w kontekście infrastruktury portu lotniczego i że wysokość pobieranych opłat jest właściwa i obiektywna jedynie wtedy, gdy jej podstawą są koszty poniesione przez zarządzającego portem lotniczym w celu zagwarantowania innym podmiotom świadczącym usługi i użytkownikom wykonującym własną obsługę dostępu do przedmiotowej infrastruktury. W związku z tym koszty, które ponosi zarządzający portem lotniczym z powodu nieprzejęcia pracowników, nie figurują wśród kosztów, które powinny być uwzględnione przy ustalaniu opłat, o których mowa w art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67.

17 Rząd niemiecki podnosi, że § 8 ust. 2 BADV, ustanawiając system negocjacji między zarządzającym portem lotniczym i nowym podmiotem rynkowym, tworzy mechanizm mający na celu ochronę umów o pracę przy przejęciu działalności,

o ile jest to możliwe. Zgodnie z tym systemem nowy podmiot rynkowy, który ma zamiar świadczyć — na swoją rzecz lub na rzecz trzeciej osoby — usługi obsługi naziemnej, powinien porozumieć się z zarządzającym portem lotniczym w sprawie zapewnienia ochrony praw pracowników. Dopiero gdy zarządzający zażąda, aby nowy podmiot rynkowy przejął jego nadliczbowych pracowników i gdy ten drugi odmówi, zarządzający ma prawo do podziału wynikających z tego kosztów socjalnych między wszystkie podmioty świadczące usługi na rynku właściwym.

18 Rząd ten uważa, że § 8 ust. 2 w związku z § 9 ust. 3 BADV oraz wynikająca z nich możliwość, aby odpowiednio podzielić między podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej koszty socjalne spowodowane zwolnieniem pracowników, stanowią środki ochrony socjalnej, które nie wykraczają poza ramy wyznaczone w art. 18 dyrektywy 96/67.

19 Rząd ten precyzuje, że w przypadku gdy w ramach liberalizacji usług obsługi naziemnej przejęcie działalności, pracowników i innych składników podmiotu zarządzającego portem lotniczym przez nowy podmiot rynkowy jest związane z przejęciem przedsiębiorstwa, pierwszeństwo mają przepisy dyrektywy 2001/23. Ponadto w sytuacjach, które nie mieszczą się w zakresie zastosowania tej dyrektywy, § 8 ust. 2 i § 9 ust. 3 BADV są zgodne z zasadą proporcjonalności, ponieważ mają na celu ustanowienie sprawiedliwej równowagi między ochroną pracowników a liberalizacją przedmiotowych usług.

20 Rząd niemiecki wskazuje, że § 8 ust. 2 BADV zawiera w odniesieniu do nowego podmiotu rynkowego i w odniesieniu do podmiotu zarządzającego portem lotniczym jedynie obowiązek porozumienia w sprawie przejęcia pracowników. Uregulowanie to przewiduje jedynie pomocniczo, że zarządzający portem lotniczym

może w sposób proporcjonalny i na podstawie właściwych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów podzielić między podmioty gospodarcze koszty socjalne wynikające z liberalizacji i odmowy przejęcia pracowników.

21 Wreszcie zdaniem tego rządu art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67 nie stoi na przeszkodzie spornemu uregulowaniu krajowemu, ponieważ chodzi o przepis, który dotyczy uprawnienia zarządzającego portem lotniczym do wymagania opłat za dostęp do urządzeń portowych. Paragraf 9 ust. 3 BADV nie ogranicza dostępu do urządzeń portowych, ale powinien stanowić zachętę dla nowych podmiotów rynkowych, aby podjęły z zarządzającym portem lotniczym negocjacje w sprawie warunków przejęcia przedmiotowej działalności w interesie pracowników.

22 Rząd ten utrzymuje w tym względzie, że przedmiotowe niemieckie uregulowanie nie stanowi transpozycji art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67, ale opiera się na art. 18 tej dyrektywy.

Ocena Trybunału

Co do przedmiotu sporu

23 Tytułem wstępu należy podnieść, że przedmiotem niniejszej skargi jest zgodność spornego niemieckiego uregulowania z art. 16 i 18 dyrektywy 96/67 jedynie w sytuacjach nieprzewidzianych przez dyrektywę 2001/23. Jak bowiem wynika z argumentów przedstawionych Trybunałowi, strony są zgodne, że, po pierwsze,

dyrektywa 2001/23 dotyczy transakcji przejęcia w sektorze obsługi naziemnej i po drugie, iż prawa i obowiązki wynikające z tej dyrektywy są w pełni skuteczne w każdym przypadku, gdy otwarcie rynku w tej dziedzinie prowadzi do przejęcia w rozumieniu art. 1 ust. 1 tej dyrektywy.

24 W odniesieniu do spornego krajowego uregulowania nie ulega również wątpliwości, że zakres jego zastosowania jest szerszy od zakresu zastosowania dyrektywy 2001/23 i że dotyczy ono każdej sytuacji, gdy zarządzający portem lotniczym zaprzestaje działalności w określonym sektorze na rzecz nowego podmiotu gospodarczego. W związku z tym zależy ustalić, czy § 8 ust. 2 i § 9 ust. 3 BADV są zgodne z art. 16 i 18 dyrektywy 96/67.

W przedmiocie zarzutu dotyczącego obowiązku przejęcia pracowników

25 Zarzut Komisji dotyczy § 8 ust. 2 BADV, zgodnie z którym zarządzający portem lotniczym może wymagać od podmiotu świadczącego usługi lub użytkownika wykonującego własną obsługę, aby przejęli oni pracowników zatrudnionych w ramach przekazanych im usług obsługi naziemnej.

26 Należy zauważyć w tym względzie, że nawet gdyby teza rządu niemieckiego, zgodnie z którą przepis ten nie zawiera bezwzględnego obowiązku przejęcia pracowników w każdym przypadku otwarcia rynku usług obsługi naziemnej dla nowych usługodawców lub użytkowników, okazała się słuszna, to nie podważa to okoliczności, że przepis ten pozwala — przez samo swoje istnienie — zarządzającym portami lotniczymi w Niemczech na wywieranie pewnego nacisku na przedsiębiorstwa lub użytkowników, którzy zamierzają wejść na ten rynek, skłaniając ich do przejęcia pracowników związanych z usługami obsługi naziemnej.

27 Taki przepis może uczynić wejście nowych usługodawców do omawianego sektora nadmiernie trudnym i sprawić, że będą oni w mniej korzystnej sytuacji w porównaniu z przedsiębiorstwami już istniejącymi na rynku.

28 W odniesieniu do kwestii, czy takie uregulowanie można uzasadnić na podstawie art. 18 dyrektywy 96/67, należy przypomnieć, że Trybunał orzekł, iż o ile państwa członkowskie zachowują prawo do zapewniania odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej personelowi przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej, o tyle prawo to nie oznacza nieograniczonej kompetencji ustawodawczej i powinno być wykonywane w taki sposób, aby nie zagrażać skuteczności dyrektywy 96/67 i jej celom (zob. wyrok z dnia 9 grudnia 2004 r. w sprawie C-460/02 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. str. I-11547, pkt 31 i 32).

29 Odnośnie do spornego uregulowania krajowego należy podnieść, że z powodu jego finansowych implikacji może ono zagrozić racjonalnemu wykorzystaniu urządzeń portowych oraz obniżeniu kosztów tych usług dla użytkowników, szkodząc w ten sposób otwarciu rynku obsługi naziemnej i skuteczności dyrektywy 96/67 (zob. ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 33 i 34).

30 W rezultacie nie można uznać, że § 8 ust. 2 BADV jest zgodny z uprawnieniami nadanymi państwom członkowskim na mocy art. 18 dyrektywy 96/67.

31 Z powyższych rozważań wynika, że zarzut dotyczący obowiązku przejęcia pracowników jest zasadny.

W przedmiocie zarzutu dotyczącego zasad pobierania opłat za dostęp, oddanie do dyspozycji i użytkowanie urządzeń portowych

32 Zarzut Komisji dotyczy § 9 ust. 3 BADV, którego przedmiotem jest ustalenie warunków związanych z opłatami, których może żądać zarządzający portem lotniczym od podmiotów świadczących usługi i użytkowników wykonujących własną obsługę za dostęp, oddanie do dyspozycji i użytkowanie urządzeń.

33 Należy zauważyć, że przepis ten stanowi podstawę prawną, która pozwala zarządzającemu portem lotniczym na nałożenie na wspomniane podmioty gospodarcze pewnych zobowiązań finansowych.

34 Odnośnie do zgodności prawa do pobierania opłat z dyrektywą 96/67 należy przypomnieć, że Trybunał orzekł, iż odniesienie do urządzeń portowych wyraźnie dotyczy infrastruktury i sprzętu oddanego do dyspozycji przez port lotniczy (zob. wyrok z dnia 16 października 2003 r. w sprawie C-363/01 Flughafen Hannover-Langenhagen, Rec. str. I-11893, pkt 40).

35 Trybunał ponadto sprecyzował, że prawo zarządzającego portem lotniczym do pobierania opłaty za dostęp oprócz opłaty za użytkowanie urządzeń portowych nie tylko nie ułatwia dostępu do przedmiotowego rynku, ale wręcz przeciwnie, jest niezgodne z celem obniżenia kosztów eksploatacji przedsiębiorstw lotniczych, a w niektórych przypadkach może nawet doprowadzić do podwyższenia tych kosztów (zob. ww. wyrok w sprawie Flughafen Hannover-Langenhagen, pkt 44).

36 Z rozważań tych wynika, że omawiane opłaty powinny stanowić świadczenie wzajemne odpowiadające dokładnie kosztom użytkowania urządzeń portowych, a ich wysokość powinna być obliczana zgodnie z kryteriami określonymi w art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67 i z uwzględnieniem potrzeby uzyskania przez podmiot zarządzający portem lotniczym zysku (zob. ww. wyrok w sprawie Flughafen Hannover-Langenhagen, pkt 62).

37 Jednakże sporne w niniejszej sprawie uregulowanie krajowe przewiduje, że część opłat może być przeznaczona na rekompensatę kosztów spowodowanych nieprzejęciem pracowników w momencie otwarcia rynku obsługi naziemnej.

38 Jak słusznie bowiem zauważył rzecznik generalny w pkt 69 opinii, okoliczność ta wskazuje, że przewidziane w uregulowaniu niemieckim opłaty wykraczają poza granice, w jakich umieścił je ustawodawca wspólnotowy, określające, że mają one stanowić wyłącznie świadczenie wzajemne za użytkowanie urządzeń portowych przez podmioty świadczące usługi lub użytkowników wykonujących własną obsługę.

39 Koszty spowodowane nieprzejęciem pracowników nie są bowiem w żaden sposób związane z kosztami wynikłymi z oddania przez zarządzającego portem lotniczym do dyspozycji urządzeń portowych i w związku z tym nie można uznać, że znajdują się wśród kryteriów w art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67.

40 Ponadto w odniesieniu do argumentu rządu niemieckiego, zgodnie z którym § 9 ust. 3 BADV nie ma na celu dokonania transpozycji art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67, ale jest w całości zgodny z jej art. 18, wystarczy stwierdzić, że ten paragraf BADV przewiduje opłaty za dostęp, oddanie do dyspozycji i użytkowanie urządzeń

portowych, podczas gdy art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/67 dotyczy wyraźnie przypadku pobierania opłat za dostęp do wspomnianych urządzeń. W tych okolicznościach należy odrzucić argument rządu niemieckiego.

41 Odnośnie do tego samego argumentu rządu niemieckiego pomocniczo należy dodać, że — jak słusznie stwierdził rzecznik generalny w pkt 50 i 51 opinii — zobowiązanie finansowe, które zarządzający portem lotniczym może nałożyć na nowe podmioty gospodarcze z powodu nieprzejęcia pracowników w momencie przejęcia działalności na rynku obsługi naziemnej, stanowi finansową korzyść dla tego zarządzającego i ma na celu ochronę interesów, które nie figurują pomiędzy wartościami wymienionymi w art. 18 dyrektywy 96/67.

42 Zarzut oparty na naruszeniu art. 16 dyrektywy 96/67 jest więc również zasadny.

43 Z powyższego wynika, że skargę Komisja należy uznać za zasadną w całości.

44 W związku z tym należy stwierdzić, że przyjmując w ramach § 8 ust. 2 i § 9 ust. 3 BADV przepisy niezgodne z art. 16 i 18 dyrektywy 96/67, Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy tej dyrektywy.

W przedmiocie kosztów

45 Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Republiki Federalnej Niemiec kosztami postępowania, a ta przegrała sprawę, należy obciążyć ją kosztami postępowania.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

1) **Przyjmując w ramach § 8 ust. 2 i § 9 ust. 3 Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (rozporządzenia w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych) z dnia 10 grudnia 1997 r. przepisy niezgodne z art. 16 i 18 dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy tej dyrektywy.**

2) **Republika Federalna Niemiec zostaje obciążona kosztami.**

Podpisy