

## RICHTLINIE 96/67/EG DES RATES

vom 15. Oktober 1996

### über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (<sup>(1)</sup>),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (<sup>(2)</sup>),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags (<sup>(3)</sup>),

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um den Binnenmarkt gemäß Artikel 7a des Vertrags zu verwirklichen, hat die Gemeinschaft schrittweise eine gemeinsame Luftverkehrspolitik entwickelt, mit der der wirtschaftliche und soziale Fortschritt dauerhaft gefördert werden soll.
- (2) Nach Artikel 59 des Vertrags sollen die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs aufgehoben werden; nach Artikel 61 des Vertrags hat dies im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu geschehen.
- (3) Was die Luftverkehrsdienstleistungen im engen Sinne anbelangt, hat der Rat dieses Ziel durch den Erlaß der Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92 (<sup>(4)</sup>), (EWG) Nr. 2408/92 (<sup>(5)</sup>) und (EWG) Nr. 2409/92 (<sup>(6)</sup>) erreicht.
- (4) Die Bodenabfertigungsdienste sind für das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrs unerlässlich, und sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur effizienten Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur.
- (5) Mit der Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste soll zur Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften und zur Hebung der den Nutzern gebotenen Qualität beigetragen werden.
- (6) Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip ist es unerlässlich, daß der Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zwar in einem gemeinschaftlichen Rahmen verwirklicht wird, den Mitgliedstaaten aber zugleich die Möglichkeit erhalten bleibt, den Besonderheiten der Branche Rechnung zu tragen.
- (7) In ihrer Mitteilung vom Juni 1994 „Die zivile Luftfahrt in Europa auf dem Weg in die Zukunft“ hat die Kommission noch für 1994 eine Initiative zur Verwirklichung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft angekündigt. In seiner Entschließung vom 24. Oktober 1994 über die Lage der europäischen Zivilluftfahrt (<sup>(7)</sup>) hat der Rat die Notwendigkeit bekräftigt, bei dieser Öffnung den situationsbedingten Erfordernissen auf den Flughäfen Rechnung zu tragen.
- (8) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 14. Februar 1995 zur Zivilluftfahrt in Europa (<sup>(8)</sup>) daran erinnert, wie sehr ihm daran liegt, daß den Auswirkungen der Öffnung des Markts der Bodenabfertigungsdienste auf die Beschäftigungs- und Sicherheitsbedingungen auf den Flughäfen der Gemeinschaft Rechnung getragen wird.
- (9) Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste ist mit der Funktionsfähigkeit der gemeinschaftlichen Flughäfen vereinbar.
- (10) Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste muß schrittweise durchgeführt werden und auf die Erfordernisse des Sektors abgestimmt sein.
- (11) Bei bestimmten Diensten können dem Marktzugang und der Selbstabfertigung jedoch aus Gründen der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit sowie der verfügbaren Kapazitäten und Flächen Grenzen gesetzt sein. Die Zahl der Dienstleister, die zur Erbringung solcher Dienste befugt sind, muß daher begrenzt werden können. Ebenso muß die Selbstabfertigung beschränkt werden können; die dabei angewandten Kriterien müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.
- (12) Wird die Zahl der Dienstleister begrenzt, so ist es zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs erforderlich, daß mindestens ein Dienstleister in absehbarer Zeit sowohl vom Leitungsorgan des Flughafens als auch von dem beherrschenden Luftverkehrsunternehmen unabhängig ist.
- (13) Um reibungslos funktionieren zu können, müssen sich die Flughäfen Verwaltung und Betrieb jener Infrastruktureinrichtungen vorbehalten können, die aus technischen, Rentabilitäts-, Sicherheits- oder Umweltgründen nur schwer geteilt oder mehrfach bereitgehalten werden können. Die zentrale Verwaltung dieser Einrichtungen darf deren Nutzung durch die Dienstleister und durch die Nutzer, die sich selbst abfertigen, jedoch nicht behindern.

(<sup>(1)</sup>) ABl. Nr. C 142 vom 8. 6. 1995, S. 7 und ABl. Nr. C 124 vom 27. 4. 1996, S. 19.

(<sup>(2)</sup>) ABl. Nr. C 301 vom 13. 11. 1995, S. 28.

(<sup>(3)</sup>) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 16. November 1995 (ABl. Nr. C 323 vom 4. 12. 1995, S. 106), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. März 1996 (ABl. Nr. C 134 vom 6. 5. 1996, S. 30) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. Juli 1996 (ABl. Nr. C 261 vom 9. 9. 1996).

(<sup>(4)</sup>) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1.

(<sup>(5)</sup>) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 8. Verordnung geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

(<sup>(6)</sup>) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 15.

(<sup>(7)</sup>) ABl. Nr. C 309 vom 5. 11. 1994, S. 2.

(<sup>(8)</sup>) ABl. Nr. C 56 vom 6. 3. 1995, S. 28.

- (14) In einigen Fällen können die genannten Sachzwänge so groß sein, daß bestimmte Beschränkungen des Marktzugangs beziehungsweise der Selbstabfertigung gerechtfertigt sein können, sofern diese Beschränkungen sachgerecht, objektiv, transparent und nicht-diskriminierend sind.
- (15) Entsprechende Ausnahmen müssen dazu dienen, die Flughäfen in die Lage zu versetzen, diese Sachzwänge auszuräumen oder zumindest abzuschwächen. Diese Ausnahmen müssen von der Kommission, die von einem beratenden Ausschuß unterstützt wird, gebilligt werden und befristet sein.
- (16) Wird die Zahl der Dienstleister begrenzt, so ist es zur Wahrung eines wirksamen und lauterer Wettbewerbs erforderlich, daß diese Dienstleister nach einem transparenten und unparteiischen Verfahren ausgewählt werden. Es ist angebracht, die Nutzer bei dieser Auswahl zu konsultieren, da sie schließlich am unmittelbarsten von Qualität und Preis der Dienste betroffen sind, die sie später in Anspruch nehmen sollen.
- (17) Damit die Nutzer bei der Auswahl der Dienstleister vertreten sind und dazu konsultiert werden, soll ein aus ihren Vertretern zusammengesetzter Ausschuß eingesetzt werden.
- (18) Im Zusammenhang mit der Auswahl der Dienstleister auf einem Flughafen kann die öffentliche Leistungsverpflichtung unter bestimmten Gegebenheiten und Bedingungen auf andere Flughäfen in derselben geographischen Region des betreffenden Mitgliedstaats ausgedehnt werden.
- (19) Das Leitungsorgan eines Flughafens kann selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen und mit seinen Entscheidungen den Wettbewerb zwischen den Dienstleistern erheblich beeinflussen. Damit ein lauterer Wettbewerb gewahrt bleibt, müssen die Flughäfen eine buchmäßige Trennung zwischen ihren Tätigkeitsbereichen — Infrastrukturverwaltung und Regelungstätigkeit einerseits und Erbringung der Bodenabfertigungsdienste andererseits — vornehmen.
- (20) Ein Flughafen darf seine Bodenabfertigungsdienste nicht mit Einkünften aus seiner Funktion als Leitungsorgan subventionieren.
- (21) Die gleichen Transparenzanforderungen müssen für alle Dienstleister gelten, die Dritten Bodenabfertigungsdienste erbringen möchten.
- (22) Damit die Flughäfen ihre Aufgabe der Verwaltung und des Betriebs der Infrastrukturen erfüllen und die allgemeine und betriebliche Sicherheit auf dem Flughafengelände garantieren können sowie im Hinblick auf die Gewährleistung des Schutzes der Umwelt und der Einhaltung der geltenden Sozialvorschriften müssen die Mitgliedstaaten das Tätigwerden eines Erbringers von Bodenabfertigungsdiensten von einer Zulassung abhängig machen dürfen. Die Kriterien für die Erteilung dieser Zulassung müssen objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.
- (23) Aus denselben Gründen müssen die Mitgliedstaaten auch weiterhin das Recht haben, die für ein reibungsloses Funktionieren der Flughafeneinrichtungen notwendigen Vorschriften zu erlassen und durchzusetzen. Diese Vorschriften müssen dem angestrebten Ziel entsprechen und dürfen nicht dazu führen, daß der Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto stärker eingeschränkt wird, als nach dieser Richtlinie zulässig ist. Dieses Recht muß unter Beachtung der Grundsätze der Objektivität, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung ausgeübt werden.
- (24) Die Mitgliedstaaten müssen weiterhin das Recht haben, den Beschäftigten von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten.
- (25) Den zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten befugten Dienstleistern und den zur Selbstabfertigung befugten Luftverkehrsunternehmen ist im Interesse eines wirksamen und lauterer Wettbewerbs in dem für die Ausübung ihrer Rechte notwendigen Maße Zugang zu den Flughafeneinrichtungen zu gewähren. Für diesen Zugang darf jedoch ein Entgelt erhoben werden.
- (26) Die Rechte aus dieser Richtlinie gelten für die Dienstleister und Nutzer aus Drittländern berechtigterweise nur dann, wenn strikte Gegenseitigkeit verbürgt ist. Ist dies nicht der Fall, so muß der betreffende Mitgliedstaat die Wahrnehmung dieser Rechte durch die Dienstleister und Nutzer aussetzen können.
- (27) Am 2. Dezember 1987 haben das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in London in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flughafens Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarung ist noch nicht wirksam.
- (28) Diese Richtlinie läßt die Vertragsvorschriften unberührt; insbesondere wird die Kommission auch weiterhin die Einhaltung dieser Vorschriften überwachen und hierzu nötigenfalls von allen Befugnissen Gebrauch machen, die ihr Artikel 90 des Vertrags verleiht —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für jeden den Bestimmungen des Vertrags unterliegenden und dem gewerblichen Luftverkehr offenstehenden Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nach folgenden Modalitäten:
- a) Die Bestimmungen für die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Dienste mit Ausnahme der Dienste nach Artikel 7 Absatz 2 gelten ab dem 1. Januar 1998 für jeden Flughafen unabhängig vom Verkehrsaufkommen.

- b) Die Bestimmungen für die in Artikel 7 Absatz 2 genannten Dienste gelten ab dem 1. Januar 1998 für Flughäfen, die jährlich mindestens eine Million Fluggäste oder 25 000 t Fracht zu verzeichnen haben.
- c) Die Bestimmungen für die in Artikel 6 genannten Dienste gelten ab dem 1. Januar 1999 für Flughäfen, die
- entweder jährlich mindestens drei Millionen Fluggäste oder 75 000 t Fracht zu verzeichnen haben
  - oder in dem dem 1. April oder dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraum mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen hatten.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 gilt diese Richtlinie ab dem 1. Januar 2001 für jeden den Bestimmungen des Vertrags unterliegenden und dem gewerblichen Luftverkehr offenstehenden Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, der jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen hat.

(3) Erreicht ein Flughafen eine der in diesem Artikel genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so gilt diese Richtlinie nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste.

(4) Das Verzeichnis der unter diesen Artikel fallenden Flughäfen wird von der Kommission informationshalber im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht. Es wird erstmals binnen drei Monaten nach Annahme dieser Richtlinie und danach jährlich veröffentlicht.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 1. Juli jeden Jahres die für die Aufstellung des Verzeichnisses erforderlichen Angaben.

(5) Die Anwendung dieser Richtlinie auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet.

(6) Die Anwendung dieser Richtlinie auf den Flughafen Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs werden den Rat über den Zeitpunkt der Anwendung unterrichten.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Flughafen“ jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände,

einschließlich der für den Luftverkehr und die Abfertigung der Luftfahrzeuge erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören;

- b) „Flughafensystem“ zwei oder mehr Flughäfen, die, wie in Anhang II der Verordnung Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs angegeben, als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen;
- c) „Leitungsorgan“ die Stelle, die nach den nationalen Rechtsvorschriften — gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten — die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafensystem obliegt;
- d) „Flughafennutzer“ jede natürlich oder juristische Person, die Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert;
- e) „Bodenabfertigungsdienste“ die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, wie sie im Anhang beschrieben sind;
- f) „Selbstabfertigung“ den Umstand, daß sich ein Nutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Nutzer,
- von denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält;
  - bei denen ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält.
- g) „Dienstleister“ jede natürlich oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt.

## Artikel 3

### Das Leitungsorgan eines Flughafens

- (1) Liegt die Verantwortung für die Verwaltung und für den Betrieb eines Flughafens oder Flughafensystems nicht bei einer Stelle, sondern bei mehreren gesonderten Stellen, so werden im Sinne dieser Richtlinie alle diese Stellen als Teil des Leitungsorgans betrachtet.

(2) Besteht für mehrere Flughäfen oder Flughafensysteme ein gemeinsames Leitungsorgan, so wird entsprechend jeder dieser Flughäfen oder jedes dieser Flughafensysteme im Sinne dieser Richtlinie gesondert betrachtet.

(3) Sind die Leitungsorgane der Flughäfen der Aufsicht oder Kontrolle einer einzelstaatlichen Behörde unterstellt, so ist diese im Rahmen ihrer rechtlichen Verpflichtungen gehalten, für die Anwendung dieser Richtlinie zu sorgen.

#### Artikel 4

##### Trennung der Tätigkeitsbereiche

(1) Bieten ein Leitungsorgan eines Flughafens, ein Nutzer oder ein Dienstleister selber Bodenabfertigungsdienste an, so müssen sie zwischen den damit verbundenen und ihren übrigen Tätigkeiten eine strenge buchmäßige Trennung entsprechend den geltenden Handelsgepflogenheiten vornehmen.

(2) Ob diese buchmäßige Trennung tatsächlich vollzogen wird, ist von einer von dem Mitgliedstaat benannten, unabhängigen Stelle zu überprüfen.

Diese Stelle prüft auch, ob keine Finanzflüsse zwischen den Tätigkeiten, die das Leitungsorgan in seiner Eigenschaft als Flughafenleitung ausübt, und seinen Tätigkeiten als Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten stattfinden.

#### Artikel 5

##### Der Nutzerausschuß

(1) Spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, daß für jeden unter diese Richtlinie fallenden Flughafen ein aus Vertretern der Nutzer oder der die Nutzer vertretenden Organisationen zusammengesetzter Ausschuß gebildet wird.

(2) Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er in dem Ausschuß sitzen oder sich durch eine von ihm damit betraute Organisation vertreten lassen möchte.

#### Artikel 6

##### Drittabfertigung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen gemäß Artikel 1 die erforderlichen Maßnahmen, um den Bodenabfertigungsdienstleistern den freien Zugang zum Markt der Drittabfertigungsdienste zu gewährleisten.

Die Mitgliedstaaten können verlangen, daß die Bodenabfertigungsdienstleister in der Gemeinschaft niedergelassen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Zahl der Dienstleister begrenzen, die zur Erbringung folgender Bodenabfertigungsdienste befugt sind:

- Gepäckabfertigung,
- Vorfelddienste,
- Betankungsdienste,
- Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft.

Sie dürfen die Zahl dieser Dienstleister indessen nicht auf weniger als zwei je Bodenabfertigungsdienst begrenzen.

(3) Darüber hinaus darf ab dem 1. Januar 2001 wenigstens einer dieser zugelassenen Dienstleister

- weder durch das Leitungsorgan,
- noch durch einen Nutzer, der in dem Jahr vor der Auswahl der Dienstleister mehr als 25 % der auf dem Flughafen registrierten Fluggäste oder Fracht befördert hat,
- noch durch eine Stelle, die dieses Leitungsorgan oder einen solchen Nutzer unmittelbar oder mittelbar kontrolliert oder ihrerseits von einem der beiden kontrolliert wird,

unmittelbar oder mittelbar kontrolliert werden.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch bis zum 1. Juli 2000 beantragen, daß die sich aus diesem Absatz ergebenden Verpflichtungen bis zum 31. Dezember 2001 ausgesetzt werden.

Die Kommission prüft mit Unterstützung des in Artikel 10 genannten Ausschusses einen solchen Antrag und kann unter Berücksichtigung der Entwicklung des Sektors und insbesondere der Situation von Flughäfen, die hinsichtlich des Verkehrsvolumens und ihrer Beschaffenheit vergleichbar sind, beschließen, daß dem Antrag stattgegeben wird.

(4) Begrenzen die Mitgliedstaaten nach Absatz 2 die Zahl der zugelassenen Dienstleister, so darf dadurch keinem Flughafenutzer ungeachtet des ihm zugewiesenen Flughafenbereichs die Möglichkeit genommen werden, bei jedem Bodenabfertigungsdienst, für den Begrenzungen gelten, effektiv zwischen mindestens zwei Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß den Absätzen 2 und 3 wählen zu können.

#### Artikel 7

##### Selbstabfertigung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen gemäß Artikel 1 die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der freien Ausübung der Selbstabfertigung.

(2) Bei folgenden Bodenabfertigungsdiensten können die Mitgliedstaaten die Selbstabfertigung jedoch mindestens zwei Nutzern vorbehalten, sofern diese nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien ausgewählt werden:

- Gepäckabfertigung,
- Vorfelddienste,
- Betankungsdienste,
- Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft.

### Artikel 8

#### Zentrale Infrastruktureinrichtungen

(1) Unbeschadet der Artikel 6 und 7 können die Mitgliedstaaten Verwaltung und Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität bzw. aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können, beispielsweise die Gepäcksortier-, Enteisungs-, Abwasserreinigungs- und Treibstoffverteilungsanlagen, dem Leitungsorgan des Flughafens oder einer anderen Stelle vorbehalten. Sie können vorschreiben, daß die Dienstleister und die Selbstabfertiger diese Infrastruktureinrichtungen nutzen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen für eine transparente, objektive und nichtdiskriminierende Verwaltung dieser Infrastruktureinrichtungen und vor allem dafür, daß der gemäß dieser Richtlinie vorgesehene Zugang der Dienstleister und Selbstabfertiger durch sie nicht behindert wird.

### Artikel 9

#### Ausnahmen

(1) Wenn auf einem Flughafen besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen, eine Marktöffnung und/oder die Selbstabfertigung nicht in dem in dieser Richtlinie vorgesehenen Ausmaß zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat beschließen,

- a) die Zahl der Dienstleister für eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten auf dem gesamten Flughafen oder in einem Teil davon zu begrenzen, sofern es sich nicht um die in Artikel 6 Absatz 2 aufgeführten Dienste handelt; in diesem Fall gilt Artikel 6 Absätze 2 und 3;
- b) einen oder mehrere der in Artikel 6 Absatz 2 aufgeführten Dienste einem einzigen Dienstleister vorzubehalten;
- c) die Selbstabfertigung einer begrenzten Anzahl von Nutzern vorzubehalten, sofern es sich nicht um die in Artikel 7 Absatz 2 aufgeführten Dienste handelt und sofern diese Nutzer nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien ausgewählt werden;
- d) die Selbstabfertigung bei den in Artikel 7 Absatz 2 aufgeführten Diensten zu untersagen oder auf einen einzigen Nutzer zu beschränken.

(2) Jede gemäß Absatz 1 getroffene Freistellungsentscheidung muß

- a) den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen technischen Schwierigkeiten nennen;

- b) einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Außerdem darf die Freistellung nicht

- i) in unangemessener Weise die Ziele dieser Richtlinie beeinträchtigen;
- ii) zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Dienstleistern oder Selbstabfertigern führen;
- iii) über das erforderliche Maß hinausgehen.

(3) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission spätestens drei Monate vor ihrem Inkrafttreten die nach Absatz 1 gewährten Freistellungen und die dafür maßgeblichen Gründe.

Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* eine Zusammenfassung der ihr gemeldeten Entscheidungen und ersucht die Beteiligten um Äußerung.

(4) Die Kommission unterzieht die von dem Mitgliedstaat gemeldete Freistellungsentscheidung einer eingehenden Prüfung. Hierzu überprüft sie anhand einer ausführlichen Analyse der Lage und anhand einer Untersuchung der von dem Mitgliedstaat genannten geeigneten Maßnahmen, ob die geltend gemachten Schwierigkeiten vorliegen und ob eine Öffnung des Markts und/oder die Selbstabfertigung in dem in der Richtlinie vorgesehenen Ausmaß tatsächlich nicht möglich sind.

(5) Die Kommission kann nach dieser Prüfung und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats die Entscheidung des Mitgliedstaats genehmigen oder aber auch ablehnen, wenn ihres Erachtens die geltend gemachten Schwierigkeiten nicht nachgewiesen sind oder nicht so schwerwiegend sind, daß sie eine Freistellung rechtfertigen. Sie kann nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats auch verlangen, daß der Umfang der Freistellung geändert oder die Freistellung auf die Teile des Flughafens bzw. Flughafensystems beschränkt wird, wo die geltend gemachten Schwierigkeiten tatsächlich festgestellt wurden.

Die Entscheidung der Kommission ergeht spätestens drei Monate nach der Meldung des Mitgliedstaats; sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(6) Die Geltungsdauer der von den Mitgliedstaaten nach Absatz 1 gewährten Freistellungen ist außer bei den gemäß Absatz 1 Buchstabe b) gewährten Freistellungen auf drei Jahre zu befristen. Spätestens drei Monate vor Ablauf dieses Zeitraums muß der Mitgliedstaat erneut eine Entscheidung über den Freistellungsantrag treffen, die dann wiederum dem in diesem Artikel beschriebenen Verfahren unterliegt.

Die Geltungsdauer von Freistellungen gemäß Absatz 1 Buchstabe b) ist auf zwei Jahre zu befristen. Jedoch kann ein Mitgliedstaat auf der Grundlage der Kriterien nach Absatz 1 beantragen, daß der betreffende Zeitraum einmalig um zwei Jahre verlängert wird. Über einen derartigen Antrag entscheidet die Kommission mit Unterstützung des Ausschusses nach Artikel 10.

*Artikel 10***Beratender Ausschuß**

- (1) Die Kommission wird von einem Beratenden Ausschuß unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und dessen Vorsitz der Vertreter der Kommission innehat.
- (2) Der Ausschuß berät die Kommission bei der Anwendung des Artikels 9.
- (3) Außerdem kann der Ausschuß von der Kommission zu jeder anderen Frage im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie konsultiert werden.
- (4) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 11***Auswahl der Dienstleister**

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung eines Auswahlverfahrens unter den Dienstleistern, die zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf einem Flughafen befugt sind, falls die Zahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 9 begrenzt wird. Dieses Verfahren ist nach folgenden Grundsätzen durchzuführen:

- a) Falls die Mitgliedstaaten die Erstellung eines Pflichtenhefts oder technischer Spezifikationen vorsehen, denen die Dienstleister gerecht werden müssen, werden diese Anforderungen nach Anhörung des Nutzausschusses festgelegt. Die im Pflichtenheft bzw. in den technischen Spezifikationen vorgesehenen Auswahlkriterien müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nicht-diskriminierend sein.

Nach Unterrichtung der Kommission kann der betreffende Mitgliedstaat im Rahmen der Standardbedingungen oder der technischen Spezifikationen, denen die Dienstleister gerecht werden müssen, eine öffentliche Leistungsverpflichtung für die Flughäfen in Randgebieten oder in in Entwicklung begriffenen Gebieten seines Hoheitsgebiets vorsehen, die ohne kommerzielle Bedeutung, doch für den betreffenden Mitgliedstaat von größter Wichtigkeit sind.

- b) Im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ist eine Ausschreibung zu veröffentlichen, die es jedem Interessenten gestattet, sich zu bewerben.

- c) Die Auswahl der Dienstleister erfolgt

- i) nach Anhörung des Nutzausschusses durch das Leitungsorgan des Flughafens, wenn dieses
- selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und
  - kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt kontrolliert und
  - in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist;

- ii) in den übrigen Fällen durch die von den Leitungsorganen unabhängigen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Anhörung des Nutzausschusses und der Leitungsorgane.

- d) Die Dienstleister werden für die Dauer von höchstens sieben Jahren ausgewählt.

- e) Stellt ein Dienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des Zeitraums ein, für den er ausgewählt wurde, so wird er nach dem gleichen Verfahren durch einen anderen ersetzt.

- (2) Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 9 begrenzt, so kann das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach Absatz 1 unterziehen zu müssen. Es kann ferner ohne dieses Verfahren einem Dienstleistungsunternehmen gestatten, Bodenabfertigungsdienste auf dem betreffenden Flughafen zu erbringen, wenn

— es dieses Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert oder

— es von diesem Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert wird.

- (3) Das Leitungsorgan unterrichtet den Nutzausschuß über die im Rahmen dieses Artikels getroffenen Entscheidungen.

*Artikel 12***Inselflughäfen**

Im Zusammenhang mit der Auswahl der Dienstleister auf einem Flughafen gemäß Artikel 11 kann ein Mitgliedstaat die öffentliche Leistungsverpflichtung auf andere Flughäfen in diesem Mitgliedstaat ausdehnen, sofern

— diese Flughäfen auf Inseln in demselben geographischen Gebiet liegen und

— diese Flughäfen ein Verkehrsvolumen von jeweils mindestens 100 000 Fluggästen pro Jahr haben und

— diese Ausdehnung von der Kommission im Einvernehmen mit dem Ausschuß des Artikels 10 genehmigt wird.

*Artikel 13***Konsultationen**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß ein obligatorisches Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan, dem Nutzausschuß und den Dienstleistungsunternehmen über die Anwendung der Richtlinie eingerichtet wird. Diese Konsultationen betreffen vor allem die Preise und die Organisation der Dienste, für die gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) eine Freistellung gewährt worden ist. Sie sind mindestens einmal im Jahr abzuhalten.

*Artikel 14***Zulassung**

(1) Die Mitgliedstaaten können die Ausübung der Bodenabfertigungsdienste auf einem Flughafen von der Erteilung einer Zulassung durch eine Behörde abhängig machen, die vom Leitungsorgan des betreffenden Flughafens unabhängig sein muß.

Die Kriterien für die Erteilung dieser Zulassung müssen einen Bezug zu einer gesunden finanziellen Lage und einer ausreichenden Versicherungsdeckung sowie zur allgemeinen bzw. betrieblichen Sicherheit von Einrichtungen, Luftfahrzeugen, Ausrüstungen und Personen, zum Umweltschutz und zur Einhaltung der einschlägigen Sozialgesetzgebung haben.

Diese Kriterien müssen folgenden Grundsätzen entsprechen:

- a) Sie sind in nichtdiskriminierender Weise auf die verschiedenen Dienstleister und Nutzer anzuwenden.
- b) Sie müssen mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang stehen.
- c) Sie dürfen den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto nicht weiter als in dieser Richtlinie vorgesehen einschränken.

Diese Kriterien sind bekanntzumachen, und der Dienstleister oder Selbstabfertiger ist im voraus über das Zulassungsverfahren zu unterrichten.

(2) Die Zulassung darf nur verweigert oder entzogen werden, wenn der Dienstleister oder Selbstabfertiger den in Absatz 1 aufgeführten Kriterien aus Gründen, die ihm selbst anzulasten sind, nicht genügt.

Die Gründe für eine etwaige Verweigerung bzw. einen etwaigen Entzug sind dem betreffenden Dienstleister oder Selbstabfertiger und dem Leitungsorgan mitzuteilen.

*Artikel 15***Verhaltensregeln**

Der Mitgliedstaat kann gegebenenfalls auf Vorschlag des Leitungsorgans

- einem Dienstleister oder einem Nutzer die Leistungserbringung oder die Selbstabfertigung untersagen, wenn der Dienstleister bzw. Nutzer die Regeln nicht einhält, die ihm zur Gewährleistung des einwandfreien Funktionierens des Flughafens auferlegt wurden.

Diese Regeln müssen folgenden Grundsätzen entsprechen:

- a) Sie sind in nichtdiskriminierender Weise auf die verschiedenen Dienstleister und Nutzer anzuwenden.

b) Sie müssen mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang stehen.

c) Sie dürfen den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto nicht weiter als in dieser Richtlinie vorgesehen einschränken;

— insbesondere den Erbringern von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Flughafen vorschreiben, sich in gerechter und nichtdiskriminierender Weise an der Erfüllung der in innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Regelungen vorgesehenen öffentlichen Leistungsverpflichtungen, insbesondere der Betriebspflicht, zu beteiligen.

*Artikel 16***Zugang zu den Flughafeneinrichtungen**

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen für die Dienstleister und für die Nutzer, die sich selbst abfertigen wollen, zu gewährleisten, soweit dieser Zugang für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist. Falls das Leitungsorgan oder gegebenenfalls seine Aufsichtsbehörde oder sein sonstiges Aufsichtsorgan den Zugang an Bedingungen knüpft, müssen diese sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.

(2) Die für Bodenabfertigungsdienste verfügbaren Flächen des Flughafens sind unter den verschiedenen Dienstleistern und unter den verschiedenen Selbstabfertigern — einschließlich der Neubewerber —, nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln und Kriterien aufzuteilen, soweit dies für die Wahrung ihrer Rechte und zur Gewährleistung eines wirksamen und lautereren Wettbewerbs erforderlich ist.

(3) Ist der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden, so ist dessen Höhe nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festzulegen.

*Artikel 17***Allgemeine und betriebliche Sicherheit**

Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Bereich der öffentlichen Ordnung sowie der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit auf Flughäfen.

*Artikel 18***Sozialer Schutz und Umweltschutz**

Die Mitgliedstaaten können unbeschadet der Anwendung dieser Richtlinie und unter Wahrung der übrigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der Rechte der Arbeitnehmer und den Schutz der Umwelt sicherzustellen.

*Artikel 19***Einhaltung der einzelstaatlichen Vorschriften**

Die Dienstleister, die auf einem Flughafen eines Mitgliedstaats Bodenabfertigungsdienste erbringen, sind verpflichtet, die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden innerstaatlichen Vorschriften dieses Mitgliedstaats einzuhalten.

*Artikel 20***Gegenseitigkeit**

(1) Wird festgestellt, daß ein Drittland im Zusammenhang mit dem Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste oder der Selbstabfertigung

- a) Dienstleistern und Selbstabfertigern eines Mitgliedstaats von Rechts wegen oder tatsächlich keine Behandlung gewährt, die mit der von den Mitgliedstaaten den Dienstleistern und Selbstabfertigern des betreffenden Landes gewährten Behandlung vergleichbar ist, oder
- b) Dienstleistern und Selbstabfertigern eines Mitgliedstaats von Rechts wegen oder tatsächlich keine Inländerbehandlung gewährt oder
- c) Dienstleistern und Selbstabfertigern aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung als Dienstleistern und Selbstabfertigern eines Mitgliedstaats gewährt,

so kann ein Mitgliedstaat, unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft, die Pflichten, die sich aus dieser Richtlinie gegenüber den Dienstleistern und Nutzern dieses Drittlandes ergeben, im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ganz oder teilweise aussetzen.

(2) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die Aussetzung bzw. den Entzug der Rechte bzw. Pflichten.

*Artikel 21***Rechtsbehelf**

Die Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls die Leitungsorgane sorgen dafür, daß jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, einen Rechtsbehelf gegen eine Entscheidung oder eine Einzelmaßnahme einlegen kann, die sie in Anwendung des Artikels 7 Absatz 2 und der Artikel 11 bis 16 treffen.

Der Rechtsbehelf muß bei einem innerstaatlichen Gericht oder einer anderen, von dem Leitungsorgan des betreffenden Flughafens und gegebenenfalls auch von dessen

Aufsichtsbehörde unabhängigen, öffentlichen Behörde eingelegt werden können.

*Artikel 22***Berichterstattung und Änderung der Richtlinie**

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Informationen, die sie zur Erstellung eines Berichts über die Anwendung dieser Richtlinie benötigen.

Der Bericht wird zusammen mit etwaigen Vorschlägen für eine Änderung dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2001 erstellt.

*Artikel 23***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 24***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 25***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 15. Oktober 1996.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

B. HOWLIN

## ANHANG

## VERZEICHNIS DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

1. Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfaßt:
  - 1.1. die Vertretung bei und die Verbindungen zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Nutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter;
  - 1.2. die Kontrolle der Verladung, der Nachrichten und der Telekommunikation;
  - 1.3. die Behandlung, Lagerung, Abfertigung und Verwaltung der Ladungen;
  - 1.4. alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.
2. Die Fluggastabfertigung umfaßt die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlußflügen, insbesondere die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.
3. Die Gepäckabfertigung umfaßt die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird, sowie die Gepäckbeförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.
4. Die Fracht- und Postabfertigung umfaßt:
  - 4.1. in bezug auf die Fracht: bei Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits die Behandlung der Fracht, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;
  - 4.2. in bezug auf die Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.
5. Die Vorfelddienste umfassen:
  - 5.1. das Lotsen des Flugzeugs bei der Ankunft und beim Abflug (\*);
  - 5.2. die Unterstützung beim Parken des Flugzeugs und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel (\*);
  - 5.3. die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfelddseitigen Dienste erbringt (\*);
  - 5.4. das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel, sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude;
  - 5.5. die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel;
  - 5.6. das Bewegen des Flugzeugs beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel;
  - 5.7. die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.
6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:
  - 6.1. die Innen- und Außenreinigung des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice;
  - 6.2. die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeugs;
  - 6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausüstung und deren Lagerung.
7. Die Betankungsdienste umfassen:
  - 7.1. die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen;
  - 7.2. das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.
8. Die Stationswartungsdienste umfassen:
  - 8.1. die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug;
  - 8.2. spezielle, vom Nutzer geforderte Tätigkeiten;
  - 8.3. das Vorhalten und die Verwaltung des Wartungsmaterials und der Ersatzteile;
  - 8.4. das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.

(\*) Sofern diese Dienste nicht von den Flugverkehrskontrolldiensten erbracht werden.

9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen:
    - 9.1. die Vorbereitung des Fluges am Abflughafen oder anderenorts;
    - 9.2. die Hilfe während des Flugs, unter anderem bei einer während des Flugs gegebenenfalls erforderlichen Änderung des Flugablaufs;
    - 9.3. die Dienste nach dem Flug;
    - 9.4. allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.
  10. Die Transportdienste am Boden umfassen:
    - 10.1. die Organisation und Abwicklung der Beförderung von Fluggästen, Besatzung, Gepäck, Fracht und Post zwischen verschiedenen Abfertigungsgebäuden eines Flughafens, nicht jedoch Beförderungen zwischen dem Flugzeug und einem anderen Ort auf dem Gelände des gleichen Flughafens;
    - 10.2. alle speziellen, vom Nutzer verlangten Beförderungsdienste.
  11. Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen:
    - 11.1. die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung;
    - 11.2. die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs;
    - 11.3. die Reinigung des Zubehörs;
    - 11.4. die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.
-