

Dienstag, 16. April 2013

- in Kenntnis der Stellungnahme der Europäischen Zentralbank vom 25. Januar 2012 ⁽¹⁾,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Januar 2012 ⁽²⁾,
 - in Kenntnis der vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 27. März 2013 gemachten Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (A7-0171/2012),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P7_TC1-COD(2011)0202

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 16. April 2013 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) Nr. .../2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012

(Da Parlament und Rat eine Einigung erzielt haben, entspricht der Standpunkt des Parlaments dem endgültigen Rechtsakt, Verordnung (EU) Nr. 575/2013.)

P7_TA(2013)0116

Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. April 2013 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG (KOM(2011)0824 — C7-0457/2011 — 2011/0397(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2016/C 045/30)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2011)0824),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0457/2011),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- in Kenntnis der vom luxemburgischen Abgeordnetenhaus im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 28. März 2012 ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ ABl. C 105 vom 11.4.2012, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 68 vom 6.3.2012, S. 39.

⁽¹⁾ ABl. C 181 vom 21.6.2012, S. 173.

Dienstag, 16. April 2013

- in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 19. Juli 2012 ⁽¹⁾,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A7-0364/2012),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P7_TC1-COD(2011)0397

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 16. April 2013 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) Nr. .../2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft ⁽⁴⁾ sieht eine schrittweise Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste vor.
- (2) Flughäfen und Bodenabfertigungsdienste sind für das ordnungsgemäße Funktionieren **und die Sicherheit** des Luftverkehrs von wesentlicher Bedeutung und erfüllen in der Luftverkehrskette eine Schlüsselfunktion. Bodenabfertigungsdienste umfassen alle mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Tätigkeiten am Boden, die für einzelne Luftfahrtunternehmen auf Flughäfen ausgeführt werden. **[Abänd. 244]**
- (3) In der beim Luftverkehrsgipfel in Brügge vom Oktober 2010 angenommenen Erklärung wird anerkannt, dass die Regeln der Union reformiert werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit jedes Glieds der Luftverkehrskette (wie z. B. Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und andere Dienstleister) zu fördern.
- (4) Dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ ⁽⁵⁾ zufolge sind die Verbesserung des Marktzugangs und die Erbringung qualitativ hochwertiger Dienstleistungen auf den Flughäfen ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität der Bürger und eine zentrale Maßnahme zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums.

⁽¹⁾ ABl. C 277 vom 13.9.2012, S. 111.

⁽²⁾ ABl. C 181 vom 21.6.2012, S. 173.

⁽³⁾ ABl. C 277 vom 13.9.2012, S. 111.

⁽⁴⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. April 2013.

⁽⁵⁾ ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

⁽⁶⁾ COM(2011)0144.

Dienstag, 16. April 2013

- (5) Die weitere schrittweise Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste und die Einführung einheitlicher Vorschriften für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten werden die Effizienz und die Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste für Luftfahrtunternehmen sowie für Fluggäste und Spediteure voraussichtlich steigern. Dadurch dürfte sich die Qualität des Flughafenbetriebs insgesamt verbessern.
- (6) Angesichts der neu entstandenen Notwendigkeit harmonisierter Qualitätsnormen auf Flughäfen zur Umsetzung des Gate-to-Gate-Konzepts für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie der Notwendigkeit einer weiteren Harmonisierung zur umfassenden Nutzung der mit einer schrittweisen Öffnung des Marktes der Bodenabfertigung verbundenen Vorteile in Form höherer Qualität und Effizienz der Bodenabfertigungsdienste sollte die Richtlinie 96/67/EG daher durch eine Verordnung ersetzt werden.
- (7) Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste ist mit einem effizienten Betrieb der Flughäfen der Union vereinbar, sofern angemessene Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste sollte schrittweise durchgeführt werden und auf die Erfordernisse des Sektors abgestimmt sein.
- (7a) **Da der freie Marktzugang in der Verkehrspolitik der Union die Norm ist, sollte letztlich auf eine vollständige Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste abgezielt werden. [Abänd. 245]**
- (8) Die schrittweise Marktöffnung gemäß der Richtlinie 96/67/EG hat bereits zu positiven Ergebnissen in Form von Effizienzsteigerungen und Qualitätsverbesserungen geführt. Die Fortsetzung der schrittweisen Öffnung ist daher angemessen.
- (9) Die Selbstabfertigung sollte jedem Flughafennutzer erlaubt sein. Gleichzeitig muss eine klare und restriktive Definition der Selbstabfertigung gewahrt werden, um Missbrauch und negative Auswirkungen auf den Markt der Drittabfertigung zu vermeiden.
- (10) Bei bestimmten Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten können dem Marktzugang jedoch aus Gründen der Flugsicherheit und der Gefahrenabwehr sowie aufgrund von Sachzwängen bezüglich der verfügbaren Kapazitäten und des Raumangebots Grenzen gesetzt sein. Deshalb sollte es möglich sein, die Zahl der Dienstleister, die zur Erbringung solcher Dienste befugt sind, zu begrenzen. **Es sollte möglich sein, bei diesen Begrenzungen zwischen den einzelnen Terminals auf ein und demselben Flughafen zu variieren, vorausgesetzt, dass die Begrenzungen nicht diskriminierend sind, nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führen und sie den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen und dass die Mindestanzahl von Dienstleistern auf jedem Terminal aufrechterhalten wird. [Abänd.246]**
- (11) In einigen Fällen können die Sachzwänge in Bezug auf Flugsicherheit, Gefahrenabwehr, Kapazität und Raumangebot so groß sein, dass ~~weitere~~ **vorübergehende** Beschränkungen des Marktzugangs beziehungsweise der Selbstabfertigung gerechtfertigt sein können, sofern diese Beschränkungen sachgerecht, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sind. In diesen Fällen sollten die Mitgliedstaaten das Recht haben, Freistellungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zu beantragen. **[Abänd. 247]**
- (12) Entsprechende Freistellungen sollten dazu dienen, die Flughäfen in die Lage zu versetzen, diese Sachzwänge auszuräumen oder zumindest abzuschwächen. Diese Freistellungen sollten von der Kommission genehmigt werden.
- (13) Wird die Zahl der Dienstleister begrenzt, so ist es zur Wahrung eines wirksamen und lautereren Wettbewerbs erforderlich, dass diese Dienstleister nach einem offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibungsverfahren ausgewählt werden. Die Einzelheiten dieses Verfahrens sollten eingehender festgelegt werden.
- (13a) **Alle auf einem Flughafen tätigen Bodenabfertigungsdienstleister, selbst abfertigenden Flughafennutzer und Unterauftragnehmer sollten die entsprechenden maßgeblichen Tarifvereinbarungen und die im betreffenden Mitgliedstaat gültigen nationalen Rechtsvorschriften anwenden, damit zwischen Bodenabfertigungsdienstleistern gleiche Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Qualität und Effizienz ermöglicht werden. [Abänd. 248]**
- (14) ~~Die Flughafennutzer sollten~~ **Angesichts der Notwendigkeit, die Bedürfnisse der Flughafennutzer zu berücksichtigen, sollten diese** bei der Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister konsultiert werden, da sie unmittelbar von Qualität und Preis der Bodenabfertigungsdienste betroffen sind. **[Abänd. 249]**
- (15) Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass die Nutzer insbesondere bei der Auswahl der zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten befugten Dienstleister vertreten sind und dazu konsultiert werden.
- (16) Im Zusammenhang mit der Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf einem Flughafen sollte es unter bestimmten Umständen und Bedingungen möglich sein, eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf andere Flughäfen in derselben geographischen Region des betreffenden Mitgliedstaats auszudehnen.

Dienstag, 16. April 2013

- (17) ~~Derzeit ist nicht zweifelsfrei geklärt~~ **Es sollte geklärt werden**, ob die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste, die einer Zugangsbeschränkung **gemäß Artikel 6 Absatz 2** unterliegen, die Übernahme von Mitarbeitern verlangen können. Unstetigkeit in der Personalsituation kann sich nachteilig auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten auswirken. Deshalb ist es zweckmäßig, die Regeln zu klären, die über die Anwendung der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen ⁽¹⁾ hinaus für die Personalübernahme gelten, und so den Mitgliedstaaten die Sicherstellung angemessener Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen. [Abänd. 250]
- (17a) **Letztlich sollte auf hochwertigere Bodenabfertigungsdienste abgezielt werden. Die Umsetzung dieses Ziels sollte derart erfolgen, dass der Verwaltungsaufwand der Bodenabfertigungsunternehmen nicht zunimmt. Es ist daher wichtig, Entscheidungen über die eigenen allgemeinen Geschäftspraktiken und die Personalpolitik den Unternehmen selbst zu überlassen.** [Abänd. 251]
- (18) Um einen ordnungsgemäßen und reibungslosen Verkehrsbetrieb auf Flughäfen sowie Flugsicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafengelände wie auch den Schutz der Umwelt und die Einhaltung der geltenden Sozialvorschriften zu gewährleisten, sollte die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von einer Zulassung abhängig gemacht werden. Da in den meisten Mitgliedstaaten Zulassungsregelungen für Bodenabfertigungsdienste bestehen, die sich jedoch erheblich unterscheiden, sollte eine einheitliche Zulassungsregelung eingeführt werden.
- (19) Um sicherzustellen, dass alle Dienstleister und selbst abfertigen Flughafennutzer, ~~über die notwendige wirtschaftliche Solidität, Zuverlässigkeit~~ **die Mindestanforderungen an Flugsicherheit und Gefahrenabwehr erfüllen und über** ausreichenden Versicherungsschutz und angemessene Kompetenz in Bezug auf den Bodenabfertigungsbetrieb ~~und das Flughafenumfeld~~ verfügen, und um gleiche Rahmenbedingungen für alle Beteiligten zu schaffen, sollte die Erteilung der Zulassung Mindestanforderungen unterliegen; **diese Mindestanforderungen sollten sich in keiner Weise beschränkend auf die weitere Öffnung des Marktes auswirken.** [Abänd. 252 und 253]
- (20) Der freie Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens und ein klarer Rechtsrahmen für die Definition der zentralen Infrastruktureinrichtungen ist für die wirksame Bereitstellung von Bodenabfertigungsdiensten von wesentlicher Bedeutung. Es sollte allerdings möglich sein, für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen ein Entgelt zu erheben.
- (21) Die Entgelte sollten nichtdiskriminierend sein und auf transparente Weise berechnet werden. Die Höhe der Entgelte sollte die Kosten der Bereitstellung der zentralen Infrastruktureinrichtungen, zuzüglich einer angemessenen Kapitalrendite, nicht übersteigen.
- (22) Das Leitungsorgan des Flughafens und/oder jede andere für den Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen dieses Flughafens zuständige Stelle sollte **verpflichtet sein**, die Flughafennutzer regelmäßig zur Definition der Infrastruktur und zur Höhe der Entgelte **zu konsultieren.** [Abänd. 254]
- (23) Das Leitungsorgan des Flughafens kann auch selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen. Da das Leitungsorgan des Flughafens gleichzeitig durch seine Entscheidung erheblichen Einfluss auf den Wettbewerb zwischen Bodenabfertigungsdienstleistern ausüben kann, sollten die Flughäfen ~~verpflichtet sein, dafür Sorge zu tragen, dass zu einer streng getrennten Buchführung für~~ ihre Bodenabfertigungsdienste einerseits und **für** Verwaltung und Betrieb der Infrastrukturen andererseits ~~jeweils bei separaten Rechtspersonen angesiedelt sind~~ **verpflichtet sein.** [Abänd. 255]
- (24) Um den Flughäfen die Wahrnehmung ihrer Aufgabe der Verwaltung und des Betriebs der Infrastrukturen zu ermöglichen, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafengelände sicherzustellen und die Krisenresistenz des Bodenabfertigungsdienstbetriebs zu gewährleisten, sollte das Leitungsorgan des Flughafens für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung auf dem Flughafen zuständig sein. Das Leitungsorgan des Flughafens sollte dem Leistungsüberprüfungsgremium von Eurocontrol im Hinblick auf eine konsolidierte Optimierung über die Koordinierung der Bodenabfertigung auf dem Flughafen Bericht erstatten.
- (24a) **Erbringt das Leitungsorgan eines Flughafens selbst Bodenabfertigungsdienste oder kontrolliert es ein Bodenabfertigungsunternehmen direkt oder indirekt, sollte die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigungsdienste durch die unabhängige Aufsichtsbehörde überwacht werden, damit Gleichbehandlung sichergestellt wird.** [Abänd. 256]
- (25) Daneben sollte das Leitungsorgan des Flughafens, eine Behörde oder eine andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle die Befugnis haben, die für das ordnungsgemäße Funktionieren der Flughafeninfrastruktur notwendigen Regeln zu erlassen.

⁽¹⁾ ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Dienstag, 16. April 2013

- (26) Um die Gesamtqualität der Dienste zu gewährleisten und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Dienstleister herzustellen, müssen verbindliche Mindestqualitätsnormen festgelegt werden, die von Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenen Flughafennutzern einzuhalten sind.
- (26a) *Um eine hohe Sicherheit auf allen Flughäfen gewährleisten zu können, sollten die Mindestanforderungen an die Qualität der Bodenabfertigung mit den Grundsätzen der Sicherheit und des Managementsystems in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union in Einklang stehen.* [Abänd. 257]
- (27) Zur Steigerung der Leistung auf der gesamten Luftverkehrskette und zur Verwirklichung des Gate-to-Gate-Konzepts sollten die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenen Flughafennutzer der Kommission über die Qualität ihrer Dienste Bericht erstatten.
- (28) In einem arbeitsintensiven Sektor wie der Bodenabfertigung hat die kontinuierliche Weiterbildung und Schulung der Mitarbeiter starke Auswirkungen auf die Dienstqualität **und die Sicherheit des Betriebs. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Flughafenbetreibern und den Sozialpartnern sollte eine zuständige Einrichtung der Union ehrgeizige Mindeststandards festlegen, um die höchstmögliche Qualität der Weiterbildung und Schulung der Beschäftigten im Sektor der Bodenabfertigung zu gewährleisten. Diese Standards** ~~Deshalb sollten Mindestanforderungen an die Aus- und Fortbildung festgelegt~~ **regelmäßig aktualisiert und weiterentwickelt** werden, um ~~die~~ **zur** Qualität des Dienstbetriebs im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Krisenresistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr ~~zu gewährleisten~~ **beizutragen** und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Betreiber herzustellen **Solange die erforderlichen Standards an dem betreffenden Flughafen nicht eingehalten werden, sollte die Zulassung der betreffenden Dienstleister ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt werden, bis die erforderlichen Standards wieder erreicht werden. Es sollten zusätzliche flughafen-spezifische Schulungen mit einer Dauer von mindestens fünf Tagen erfolgen.** [Abänd. 258]
- (29) Die Vergabe von Unteraufträgen verschafft Bodenabfertigungsdienstleistern mehr Flexibilität. Allerdings kann die Vergabe von Unteraufträgen und die weitere Unterauftragsvergabe durch Subunternehmer auch zu Kapazitätsengpässen sowie zu Beeinträchtigungen der Flugsicherheit und Gefahrenabwehr führen. Daher sollten die Unterauftragsvergabe begrenzt und die diesbezüglichen Regeln geklärt werden.
- (30) Die Rechte aus dieser Verordnung sollten für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer aus Drittländern nur dann gelten, nur wenn strikte Gegenseitigkeit verbürgt ist. Ist dies nicht der Fall, so sollte die Kommission beschließen können, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten die Wahrnehmung dieser Rechte durch die betreffenden Dienstleister und Nutzer aussetzen sollten.
- (31) Die Mitgliedstaaten sollten ~~weiterhin das Recht haben, den~~ **dafür sorgen, dass die** Beschäftigten von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit ~~zu gewährleisten~~ **und menschenwürdige Arbeitsbedingungen genießen, die auch im Fall einer Unterauftragsvergabe sowie von Dienstleistungsaufträgen gewährleistet werden sollten. Stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats Schutzlücken oder Verstöße fest, sollte es möglich sein, die Zulassung der betreffenden Dienstleister auszusetzen, zu entziehen oder nicht zu gewähren, bis das angemessene Niveau wieder erreicht ist.** [Abänd. 259]
- (31a) *Da Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität oft auf unbegründete Diskriminierung beim Umgang mit ihren Schwierigkeiten und Beschwerden sowie im Hinblick auf die bereitgestellten Hilfsmittel stoßen, sollte diese Verordnung im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität ⁽¹⁾ angewandt werden.* [Abänd. 260]
- (31b) *Obwohl die Rechte behinderter Menschen und von Menschen mit eingeschränkter Mobilität auf Flugreisen durch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 geregelt sind, wird durch diese Verordnung ein verstärktes Zusammenwirken der Anbieter von Unterstützung für Menschen mit Behinderungen bzw. Menschen mit eingeschränkter Mobilität einerseits und der Abfertiger von Hilfsmitteln für Reisenden, einschließlich Medizinprodukten, andererseits gefördert.* [Abänd. 261]
- (31c) *Da auf dem Gebiet der Passagierrechte zukunftsweisende Fortschritte erzielt wurden, ist zur Vermeidung der Diskriminierung von Flugreisenden mit Behinderung den Zielen und Lösungen der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz ⁽²⁾ Rechnung zu tragen.* [Abänd. 262]
- (32) Um sicherzustellen, dass für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer einheitliche Versicherungsvorschriften gelten, sollte der Kommission in Bezug auf die Versicherungsvorschriften für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.

Dienstag, 16. April 2013

Artikel 290 des Vertrags **über die Arbeitsweise der Europäischen Union** zu erlassen. Um sicherzustellen, dass hinsichtlich der ~~Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste und der~~ Berichterstattungspflichten für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer einheitliche und ordnungsgemäß aktualisierte Verpflichtungen gelten, sollte der Kommission in Bezug auf ~~Spezifikationen für Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste und in Bezug~~ auf Spezifikationen für den Inhalt und die Verbreitung von Berichterstattungspflichten für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags zu erlassen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission bei ihrer vorbereitenden Arbeit angemessene Konsultationen, u. a. auf Sachverständigenebene und unter Beteiligung des durch den Beschluss 98/500/EG **der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung de Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene** ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog, durchführt. **Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.** [Abänd. 263]

- (32a) **Da die Bodenabfertigung von Rollstühlen sowie sonstigem medizinischen Gerät und Hilfsmitteln für Fluggäste mit Behinderungen oder Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität unter besonderen Bedingungen stattfindet und diese Passagiere für ihre Selbstständigkeit in hohem Maße auf diese Geräte angewiesen sind, sollten die Versicherungen der Bodenabfertigungsdienstleister vollständig für Schäden aufgrund von Beschädigung oder Verlust solcher Geräte aufkommen.** [Abänd. 264]
- (32b) **Angesichts der großen Bedeutung der Sicherheit, der beruflichen Qualifikation und Ausbildung, der Einhaltung von Qualitätsstandards und insbesondere der operativen Leistungsfähigkeit des in der Bodenabfertigung tätigen Personals sollten die Mitgliedstaaten Sanktionen im Fall von Verstößen gegen diese Verordnung vorsehen. Die Sanktionen sollten effektiv und verhältnismäßig sein sowie eine abschreckende Wirkung haben.** [Abänd. 265]
- (32c) **Aus den dem Fluggast von der Fluggesellschaft ausgehändigten Unterlagen sollte der Bodenabfertigungsdienstleister der betreffenden Flugverbindung klar hervorgehen.** [Abänd. 266]
- (32d) **Die Bodenabfertigungsdienstleister sind verpflichtet, Informationsschalter für Fluggäste zu betreiben, deren Gepäck verlorengegangen oder nicht auffindbar ist.** [Abänd. 267]
- ~~(32e) Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.~~ [Abänd. 263]
- (34) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren ⁽²⁾, ausgeübt werden.
- (35) Für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen über Freistellungen vom Grad der Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste für Dritte und für selbst abfertigende Luftfahrtunternehmen sollte das Beratungsverfahren Anwendung finden, da der Geltungsbereich dieser Beschlüsse begrenzt ist.
- (36) Daneben sollte das Beratungsverfahren für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen Anwendung finden, wenn Mitgliedstaaten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf einen Inselflughafen ausdehnen, da der Geltungsbereich dieser Beschlüsse nur begrenzt ist.
- (37) Für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen über die vollständige oder teilweise Aussetzung des Rechts von Bodenabfertigungsdienstleistern und Flughafennutzern aus Drittstaaten auf Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats sollte das Prüfverfahren Anwendung finden.
- (38) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die einheitlichere Anwendung der Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf Bodenabfertigungsdienste, aufgrund der Internationalität des Luftverkehrs auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

⁽¹⁾ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

⁽²⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Dienstag, 16. April 2013

- (39) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde, tritt an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und die vollständige Einhaltung der Erklärung von 2006 gilt als Einhaltung der Erklärung von 1987.
- (40) Die Richtlinie 96/67/EG sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für jeden dem Vertrag unterliegenden und dem gewerblichen Luftverkehr offenstehenden Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.

Die Anwendung dieser Verordnung auf dem Flughafen von Gibraltar erfolgt unbeschadet der jeweiligen Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich dieser Flughafen befindet.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Flughafen“ bezeichnet 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) „Leitungsorgan des Flughafens“ bezeichnet 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;
- c) „Flughafennutzer“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert;
- d) „Bodenabfertigung“ bezeichnet die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, wie sie im ~~Anhang~~ **Anhang I** aufgeführt sind;
- e) „Selbstabfertigung“ bezeichnet den Umstand, dass sich ein Nutzer unmittelbar selbst Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten Flughafennutzer in ihrem Verhältnis zueinander nicht als Dritte, falls
- einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder
 - ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;
 - **im Falle von Integratoren erstreckt sich die Selbstabfertigung auf Bodenabfertigungsdienste, die für alle Flugzeuge erbracht werden, die zu ihrem Transportnetzwerk gehören, und zwar unabhängig davon, ob diese Flugzeuge in ihrem Eigentum stehen oder geleast sind und davon, ob Eigentümer des die Flugzeuge betreibenden Lufttransportunternehmens der Integrator selbst oder ein Dritter ist. Im Sinne dieses Abschnitts muss es sich bei dem Unternehmen, das die Bodenabfertigungsdienste erbringt, nicht um einen Flughafennutzer handeln, es muss jedoch mit dem Integrator verbunden sein und die Mindestqualitätsnormen einhalten;**
- f) „Bodenabfertigungsdienstleister“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die Dritten Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt;
- (fa) **„Integrator“ bezeichnet ein Unternehmen, das Haus-zu-Haus-Transporte als vertraglich geregelte Frachtdienstleistung anbietet, bei der der Transport der Fracht und/oder Post vom Ursprungsort bis zum endgültigen Bestimmungsort garantiert ist und die Transportabwicklung, die Bodenabfertigung sowie Sortier- und Zustelldienste nahtlos integriert werden;**

Dienstag, 16. April 2013

- (fb) „Tarifverträge“, sofern sie in den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats vorgesehen sind, gelten als repräsentativ, wenn sie im Wesentlichen auf den Bodenabfertigungsdienst anwendbar sind und wenn sich ihre territoriale Gültigkeit innerhalb eines Mitgliedstaats auf den Flughafen erstreckt, auf dem der Bodenabfertigungsdienstleister tätig ist;
- g) „zentrale Infrastruktureinrichtungen“ bezeichnet bestimmte ~~Anlagen und/oder Einrichtungen auf einem Flughafen~~ **Flughafenanlagen und/oder -einrichtungen**, die aus technischen, ökologischen, Kosten- oder Kapazitätsgründen nicht geteilt oder mehrfach bereitgehalten werden können und deren Verfügbarkeit für die Leistungsfähigkeit der Bodenabfertigung **auf einem Flughafen** notwendig ist;
- h) „Unterauftragsvergabe“ bezeichnet den Abschluss eines Vertrages durch einen Bodenabfertigungsdienstleister in seiner Eigenschaft als Auftraggeber oder ausnahmsweise durch einen selbst abfertigenden Flughafenutzer mit einem als „Unterauftragnehmer“ bezeichneten Dritten, wonach der Unterauftraggeber Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien (oder Unterkategorien) zu erbringen hat;
- (ha) „Unterauftragnehmer“ bezeichnet einen zugelassenen Abfertiger gemäß den Artikeln 16 und 17;
- i) „Zulassung“ bezeichnet eine dem Unternehmen von der zuständigen Behörde erteilte Genehmigung zum Erbringen der darin aufgeführten Bodenabfertigungsdienste;
- j) „unabhängige Aufsichtsbehörde“ bezeichnet die Behörde gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte⁽¹⁾. [Abänd. 268]

Kapitel II

Allgemeine Vorbedingungen

Artikel 3

Leitungsorgan des Flughafens

- (1) Liegt die Verantwortung für die Verwaltung und für den Betrieb eines Flughafens nicht bei einer Stelle, sondern bei mehreren gesonderten Stellen, so werden für die Zwecke dieser Verordnung alle diese Stellen als Teil des Leitungsorgans betrachtet.
- (2) Besteht für mehrere Flughäfen ein gemeinsames Flughafen-Leitungsorgan, so wird für die Zwecke dieser Verordnung jeder dieser Flughäfen gesondert betrachtet.

Artikel 4

Nutzerausschuss

(1) **Auf Verlangen der Flughafenutzer setzt jeder betroffene Flughafen, der zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatte, setzt einen Ausschuss (Nutzerausschuss) mit Vertretern der Flughafenutzer oder der diese vertretenden Organisationen sowie Vertretern des Flughafens und des Personals ein. Die Sozialpartner sind in diesen Nutzerausschuss zwingend einzubinden. [Abänd. 269]**

- (2) Alle Flughafenutzer haben das Recht, sich an der Arbeit des Nutzerausschusses zu beteiligen oder — falls sie dies wünschen — durch eine zu diesem Zweck benannte Organisation im Ausschuss vertreten zu sein. Werden sie von einer solchen Organisation vertreten, so darf diese jedoch keine Bodenabfertigungsdienste auf dem betreffenden Flughafen erbringen.
- (3) Der Nutzerausschuss gibt sich eine schriftlich festgelegte Geschäftsordnung, die auch seine Abstimmungsregeln umfasst.

Die Abstimmungsregeln enthalten spezifische Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten im Nutzerausschuss, die aus der Präsenz von Flughafenutzern herrühren, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen. Wird der Nutzerausschuss im Zuge des Auswahlverfahrens nach Artikel 8 und 9 konsultiert, so haben die Flughafenutzer, die die Befugnis zum Erbringen eines oder mehrerer Bodenabfertigungsdienste für Dritte beantragt haben, kein Stimmrecht.

- (4) Die Stimmgewichtung im Nutzerausschuss erfolgt derart, dass
- a) unabhängig von dem durch einen einzelnen Flughafenutzer auf einem Flughafen abgewickelten Verkehrsvolumen dessen Stimmengewicht 49 % aller Stimmen nicht übersteigt;

⁽¹⁾ ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11.

Dienstag, 16. April 2013

b) das Stimmengewicht der selbst abfertigenden Flughafennutzer ein Drittel aller Stimmen nicht übersteigt.

(5) Das Leitungsorgan des Flughafens stellt das Sekretariat des Nutzausschusses.

Weigert sich das Leitungsorgan des Flughafens, dies zu tun, oder lehnt der Nutzausschuss dies ab, so benennt das Leitungsorgan eine andere Stelle, die vom Nutzausschuss akzeptiert werden muss. Das Sekretariat des Nutzausschusses führt und aktualisiert das Verzeichnis der am Nutzausschuss beteiligten Flughafennutzer oder ihrer Vertreter.

(6) Das Sekretariat des Nutzausschusses führt das Protokoll bei allen Sitzungen des Nutzausschusses. Dieses Protokoll muss die auf der betreffenden Sitzung vertretenen Standpunkte und erreichten Abstimmungsergebnisse wahrheitsgemäß widerspiegeln.

(6a) In den Fällen, in denen diese Verordnung eine Anhörung des Nutzausschusses vorsieht, setzt das Leitungsorgan des Flughafens bzw. gegebenenfalls die Vergabestelle den Nutzausschuss hiervon in Kenntnis und legt ihm die vorgeschlagenen Beschlüsse sowie alle notwendigen Informationen bis spätestens sechs Wochen vor der endgültigen Beschlussfassung vor. Kommt es zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens bzw. gegebenenfalls der Vergabestelle und dem Nutzausschuss, so liefert das Leitungsorgan des Flughafens bzw. gegebenenfalls die Vergabestelle — unbeschadet des Artikels 41 — eine Begründung für seinen/ihren endgültigen Beschluss unter Berücksichtigung des Standpunkts des Nutzausschusses. [Abänd. 270]

Kapitel III

Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste

Abschnitt 1

Selbstabfertigung

Artikel 5

Selbstabfertigung

Jeder Flughafennutzer hat das Recht auf Selbstabfertigung.

Abschnitt 2

Drittabfertigung

Artikel 6

Drittabfertigung

(1) **In der Union oder in einem Mitgliedstaat der Europäischen Freihandelszone niedergelassene** Bodenabfertigungsdienstleister haben auf jedem Flughafen, der zumindest in den drei vorangegangenen Jahren ~~mindestens~~ **mehr als** 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatte, freien Zugang zum Markt der Drittabfertigung.

(2) Die Mitgliedstaaten können auf den in Absatz 1 genannten Flughäfen die Zahl der Dienstleister begrenzen, die zur Erbringung folgender Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten befugt sind:

a) Gepäckabfertigung;

b) Vorfelddienste;

c) Betankungsdienste;

d) Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Abfertigungsgebäude und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft.

Die Mitgliedstaaten begrenzen diese Zahl jedoch nicht auf weniger als zwei Dienstleister pro Dienstleistungskategorie bzw. auf weniger als drei Dienstleister pro Dienstleistungskategorie ~~an~~ **im Falle von** Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren ~~mindestens 5 Mio.~~ **mehr als 15 Mio.** Fluggäste oder ~~100 000 t~~ **200.000 t** Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.

Dienstag, 16. April 2013

(2a) Die Begrenzungen gemäß Absatz 2 können für die einzelnen Terminals auf ein und demselben Flughafen unterschiedlich ausfallen, vorausgesetzt, dass sie nicht diskriminierend sind, nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führen und den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen und die Mindestanzahl von Dienstleistern auf jedem Terminal aufrechterhalten wird.

(3) Auf Flughäfen, auf denen die Zahl der Dienstleister gemäß Absatz 2 dieses Artikels oder gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a und c auf zwei oder mehr Dienstleister begrenzt ist, unterliegt zumindest einer der befugten Dienstleister nicht der unmittelbaren oder mittelbaren Kontrolle durch

- a) das Leitungsorgan des Flughafens,
- b) einen Nutzer, der in dem Jahr vor der Auswahl der Dienstleister mehr als 25 % der auf dem Flughafen registrierten Fluggäste oder Fracht befördert hat,
- c) einer Stelle, die unmittelbar oder mittelbar das in Buchstabe a genannte Leitungsorgan des Flughafens oder einen Nutzer nach Buchstabe b kontrolliert oder von diesen kontrolliert wird.

Die Kontrolle wird durch Rechte, Verträge oder andere Mittel begründet, die einzeln oder zusammen unter Berücksichtigung aller tatsächlichen oder rechtlichen Umstände die Möglichkeit verleihen, einen bestimmenden Einfluss auf den Dienstleister gemäß der Auslegung des Gerichtshofs der Europäischen Union auszuüben.

(4) Wird die Zahl der befugten Dienstleister gemäß Absatz 2 begrenzt, so ~~dürfen~~ **nehmen** die Mitgliedstaaten einem Flughafennutzer unabhängig von dem ihm zugewiesenen Flughafenbereich nicht die Möglichkeit ~~nehmen~~, bei jeder Beschränkungen unterliegenden Kategorie von Bodenabfertigungsdiensten gemäß den Absätzen 2 und 3 effektiv wählen zu können zwischen mindestens

- zwei Bodenabfertigungsdienstleistern bzw.
- drei Bodenabfertigungsdienstleistern auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens ~~5 Mio.~~ **15 Mio.** Fluggäste oder ~~100 000 t~~ **200 000 t** Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.

(5) Erreicht ein Flughafen eine der in diesem Artikel festgelegten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so gilt ~~diese Verordnung~~ **dieser Artikel** nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste **und nicht für die Infrastruktur, die ausschließlich der Abfertigung von Fluggästen dient.**

Erreicht ein Flughafen eine der in diesem Artikel festgelegten Fluggastschwellen, jedoch nicht die entsprechende Frachtschwelle, so gilt dieser Artikel nicht für die allein Fracht vorbehaltenen Abfertigungsdienste oder für die Infrastruktur, die ausschließlich der Abfertigung von Fracht dient.

(6) Flughäfen, die zumindest in drei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten und deren jährliches Verkehrsaufkommen daraufhin unter die Schwelle von 2 Mio. Fluggästen oder 50 000 t Fracht jährlich absinkt, halten den Marktzugang für Drittabfertiger mindestens während der ersten drei Jahre nach dem Jahr der Unterschreitung der Schwelle aufrecht.

(7) Flughäfen, die in drei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens ~~5 Mio.~~ **15 Mio.** Fluggäste oder ~~100 000 t~~ **200 000 t** Fracht jährlich zu verzeichnen hatten und deren jährliches Verkehrsaufkommen daraufhin unter die Schwelle von ~~5 Mio.~~ **15 Mio.** Fluggästen oder ~~100 000 t~~ **200 000 t** Fracht jährlich absinkt, halten den Marktzugang für Drittabfertiger mindestens während der ersten drei Jahre nach dem Jahr der Unterschreitung der Schwelle aufrecht. [Abänd. 271]

Artikel 7

Auswahl der Dienstleister

(1) Die zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf einem Flughafen, auf dem die Zahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 oder Artikel 14 begrenzt ist, befugten Dienstleister werden nach einem offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibungsverfahren ausgewählt. **Die Vergabestelle kann von den Bodenabfertigungsdienstleistern verlangen, eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten gemäß Artikel 6 Absatz 2 als Paket anzubieten. Das Leitungsorgan des Flughafens ist befugt, bei der Vergabestelle den entsprechenden Antrag auf Bündelung zu stellen.** [Abänd. 272]

(2) Vergabestelle ist

- a) das Leitungsorgan des Flughafens, sofern
 - dieses selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und

Dienstag, 16. April 2013

- kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt kontrolliert und
 - in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist;
- b) in allen anderen Fällen eine vom Leitungsorgan des Flughafens unabhängige **und in keinem direkten oder indirekten Geschäftsverhältnis zu dessen Tätigkeit stehende** zuständige Behörde. [Abänd. 273]
- (3) Der Nutzausschuss ~~hat~~ **und das Leitungsorgan des Flughafens** — **falls dieses nicht zugleich die Vergabestelle ist** — ~~haben~~ **haben** in keiner Phase des Auswahlverfahrens Zugang zu den Geboten der Bieter. ~~Falls das Leitungsorgan Auf Ersuchen des Nutzausschusses oder des Leitungsorgans des Flughafens, falls dieses nicht zugleich die Vergabestelle ist, hat es in keiner Phase des Auswahlverfahrens gewährt die Vergabestelle~~ Zugang zu ~~den Geboten~~ **einer Zusammenfassung der Gebote** der Bieter **und trägt dafür Sorge, dass diese Zusammenfassung keine vertraulichen Angaben enthält.** [Abänd. 274]
- (4) Nach Unterrichtung der Kommission kann der betreffende Mitgliedstaat **nach Maßgabe der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen** in Bezug auf Flughäfen in Randgebieten oder in Entwicklung begriffenen Gebieten seines Hoheitsgebiets, in denen Dienstleister ohne öffentliche Unterstützung (d. h. ausschließliche Rechte oder Ausgleichszahlungen) nicht zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten bereit sind, deren Flughäfen jedoch unter dem Gesichtspunkt der Zugänglichkeit für den betreffenden Mitgliedstaat von größter Wichtigkeit sind, eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für Bodenabfertigungsdienstleister in die Leistungsbeschreibung aufnehmen. ~~Diese Bestimmung präjudiziert nicht die EU-Vorschriften zu staatlichen Beihilfen.~~ [Abänd. 275]
- (5) Die öffentliche Ausschreibung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und so eingeleitet. **Das Amtsblatt der Europäischen Union richtet für das Ausschreibungsverfahren für Bodenabfertigungsdienste eine passende Rubrik ein.** [Abänd. 276]
- (6) Die Auswahl der Dienstleister durch die Vergabestelle erfolgt in zwei Phasen:
- a) ein Qualifikationsverfahren zur Prüfung der Eignung der Bieter und
 - b) ein Vergabeverfahren zur Auswahl des (der) befugten Dienstleister(s).
- (6a) Wenn auf eine Ausschreibung nicht die erforderliche Anzahl von Bodenabfertigungsdienstleistern nach Artikel 6 Absatz 2 reagiert, eröffnet die zuständige Behörde innerhalb von 48 Monaten nach dem Ende der vorangegangenen Ausschreibung eine neue Ausschreibung.** [Abänd. 277]

Artikel 8

Qualifikationsverfahren

- (1) Im Zuge des Qualifikationsverfahrens überprüft die Vergabestelle, ob die Bieter eine Reihe von Mindestkriterien erfüllen. Die Vergabestelle erstellt diese Mindestkriterien nach Konsultation des Nutzausschusses und des Leitungsorgans des Flughafens, falls Letzteres nicht Vergabestelle ist.
- (2) Es gelten folgende Mindestkriterien:
- a) Der Bieter verfügt über eine gültige Zulassung gemäß Kapitel IV.
 - b) Der Bieter erbringt den Nachweis seiner Fähigkeit und verpflichtet sich schriftlich zur Einhaltung der auf dem Flughafen geltenden einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften, darunter die anwendbaren arbeitsrechtlichen Vorschriften, ~~geltende Tarifverträge~~ Verhaltensregeln und Qualitätsanforderungen. **Außerdem verpflichten sich der Bieter und die Unterauftragnehmer zur Anwendung des jeweiligen repräsentativen Tarifvertrags.** [Abänd. 278]
- (3) Die Vergabestelle trifft eine Vorauswahl der Bieter, die die Mindestkriterien des Qualifikationsverfahrens erfüllen.

Artikel 9

Vergabeverfahren

- (1) **Das Leitungsorgan des Flughafens erstellt als Grundlage des Verfahrens die Vergabeunterlagen und gibt darin deutlich die auf dem Flughafen vorgeschriebenen Mindeststandards, den repräsentativen Flugplan und die Verkehrsprognose für den Zeitraum, für den die Ausschreibung erfolgt, an.** Im Zuge des Vergabeverfahrens wählt die Vergabestelle aus den vorausgewählten Bietern einen Dienstleister aus und erteilt diesem die Befugnis nach Konsultation des Nutzausschusses und des Leitungsorgans des Flughafens, falls Letzteres nicht Vergabestelle ist.

Dienstag, 16. April 2013

(2) Die Wahl des Dienstleisters, dem die Befugnis erteilt wird, muss auf einem Vergleich der Gebote der Bieter anhand einer Liste von Vergabekriterien beruhen. Die Vergabekriterien müssen relevant, objektiv, transparent und nicht-diskriminierend sein. Die Vergabestelle erstellt die Vergabekriterien ~~nach Konsultation des Nutzausschusses in Abstimmung mit dem Nutzausschuss~~ und ~~des Leitungsorgans~~ dem **Leitungsorgan** des Flughafens, falls Letzteres nicht Vergabestelle ist.

(2a) Die Bieter legen eine ausführliche Auflistung aller spezifischen Aufgaben vor, die an einen Unterauftragnehmer vergeben werden oder vergeben werden könnten und die nicht mit der Haupttätigkeit zusammenhängen.

(3) Es gelten folgende Vergabekriterien:

- a) Kohärenz und Plausibilität des Wirtschaftsplans, die anhand von Musterkostenberechnungen **für die ersten drei Jahre** beurteilt werden;
- b) Qualitätsniveau des Betriebs, beurteilt nach einem repräsentativen Flugplan sowie ggf. effizientem Personal- und Materialeinsatz, letzter Annahme von Gepäck und Fracht, Lieferzeiten für Gepäck und Fracht sowie maximalen Turnaroundzeiten;
- c) Angemessenheit der materiellen Ressourcen unter den Gesichtspunkten der Verfügbarkeit, **der Einhaltung der entsprechenden Umweltforderungen** und ~~Umweltfreundlichkeit~~ **der betrieblichen Eignung** von Ausrüstungen;
- d) Angemessenheit der personellen Ressourcen unter den Gesichtspunkten der Erfahrung der Mitarbeiter, ~~sowie der Angemessenheit von Schulungs-/Qualifizierungsprogrammen~~ **der Schulungs-/Qualifizierungsprogramme und angemessener Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen, auch vor dem Hintergrund eines Personalübergangs gemäß Artikel 12, sowie eine Verpflichtung zur Anwendung der maßgeblichen Tarifvereinbarungen;**
- e) Qualität der Informations- und Kommunikationstechnologien;
- f) Qualität der organisatorischen Planung;
- g) ~~Umweltverträglichkeit~~ **erfolgreicher Abschluss eines anerkannten Sicherheitsaudits, um die Einhaltung der Anforderungen an die Sicherheit und die Gefahrenabwehr sicherzustellen.**

(4) Die relative Gewichtung der Vergabekriterien muss in der Ausschreibung und den zugehörigen Dokumenten angegeben werden. Für jedes Vergabekriterium muss ein Bewertungsbereich angemessener Spannweite gelten. Die Vergabestelle kann eine Mindestpunktzahl festsetzen, die ein erfolgreicher Bieter bei bestimmten spezifischen Vergabekriterien erreichen muss. Die Festsetzung einer Mindestpunktzahl darf nicht diskriminierend sein und muss in der Ausschreibung und den zugehörigen Dokumenten deutlich angegeben werden. Die Vergabestelle ist nicht berechtigt, Vergabekriterien zu entfernen, neue Kriterien hinzuzufügen oder in der Ausschreibung bereits festgelegte Kriterien zu unterteilen.

(5) Die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf dem betreffenden Flughafen ist dem Bieter zu erteilen, der die höchste Gesamtpunktzahl erreicht und gleichzeitig alle etwaigen Mindestpunktzahlen für bestimmte Vergabekriterien einhält.

(6) Flughafenutzer, die im Hinblick auf das Erbringen von Dritt- oder Selbstabfertigung bieten, werden im Zuge des Vergabeverfahrens nicht angehört.

(7) Die Vergabestelle trägt Sorge, dass die Vergabeentscheidung und deren Begründung bekannt gegeben werden. **[Abänd. 279]**

Artikel 10

Auswahlzeitraum und Beendigung des Geschäftsbetriebs

(1) Bodenabfertigungsdienstleister erhalten die entsprechende Befugnis für einen Zeitraum von mindestens sieben und höchstens zehn Jahren, es sei denn im Falle von Freistellungen für die Selbstabfertigung und Dritt- oder Selbstabfertigung gemäß Artikel 14 Absatz 1. Der genaue Zeitraum, für den die Befugnis des Dienstleisters gilt, und das Datum der Aufnahme des Betriebs sind in der Ausschreibung deutlich anzugeben.

(2) Die Bodenabfertigungsdienstleister müssen die Erbringung der Dienstleistung innerhalb eines Monats ab dem in der Ausschreibung angegebenen Datum der Aufnahme des Betriebs aufnehmen. Die Vergabestelle kann in ordnungsgemäß begründeten Fällen auf Ersuchen des Bodenabfertigungsdienstleisters und nach Konsultation des Nutzausschusses diesen Zeitraum um höchstens ~~sechs~~ **fünf** Monate verlängern. ~~Nach Ablauf dieses Zeitraums erlischt die Gültigkeit der~~ **Hat der Dienstleister nicht innerhalb von sechs Monaten ab dem in der Ausschreibung genannten Startzeitpunkt seine Tätigkeiten aufgenommen und kann er auch den Nachweis der Bereitschaft hierzu nicht erbringen, so kann die Vergabestelle beschließen, dass die Befugnis nicht mehr gültig ist. In einem solchen Fall können die Mitgliedstaaten Geldstrafen gegenüber dem Dienstleister verhängen und die Befugnis auf einen Dienstleister übertragen, der dank seiner erreichten Punkte gemäß Artikel 9 Absatz 5 den zweiten Platz erreicht hat.** **[Abänd. 280]**

Dienstag, 16. April 2013

(3) Die Vergabestelle muss vorausschauend auf den Ablauf des Befugniszeitraums reagieren und sicherstellen, dass ein ggf. infolge einer erneuten Ausschreibung ausgewählter Dienstleister befugt ist, den Dienstbetrieb an dem Tag aufzunehmen, der auf den letzten Tag des Befugniszeitraums des (der) zuvor ausgewählten Dienstleister(s) folgt.

(4) Stellt ein Dienstleister seinen Geschäftsbetrieb vor Ablauf des Zeitraums ein, für den er befugt wurde, so wird er nach dem in Artikel 7, 8 und 9 sowie diesem Artikel beschriebenen Verfahren durch einen anderen ersetzt. Dienstleister, die den Geschäftsbetrieb einstellen, unterrichten die betreffende Vergabestelle ~~ausreichend frühzeitig, und zwar~~ mindestens sechs Monate, bevor sie den Flughafen verlassen, über ihre Absicht zur Einstellung des Geschäftsbetriebs. Versäumt es der Dienstleister, die Vergabestelle ~~ausreichend frühzeitig~~ **mindestens sechs Monate im Voraus** zu unterrichten, so kann eine Geldbuße gegen ihn verhängt werden, sofern dieser sich nicht zurecht auf höhere Gewalt berufen kann. [Abänd. 281]

(5) Falls ein Dienstleister den Geschäftsbetrieb vor Ende des Zeitraums, für den ihm die Befugnis erteilt wurde, einstellt und der Vergabestelle damit nicht ausreichend Zeit lässt, einen neuen Dienstleister auszuwählen, bevor er den Flughafen verlässt, so dass auf diesem Flughafen für bestimmte Bodenabfertigungsdienste zeitweilig ein Monopol besteht, so erteilt der betreffende Mitgliedstaat einem Bodenabfertigungsdienstleister für einen begrenzten Zeitraum von höchstens 10 Monaten die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf diesem Flughafen, ohne das Auswahlverfahren gemäß Artikel 7, 8 und 9 sowie diesem Artikel durchzuführen.

Gelingt es dem Mitgliedstaat nicht, einen Bodenabfertigungsdienstleister für diesen begrenzten Zeitraum zu finden, so reguliert er die Preise für diejenigen Bodenabfertigungsdienste, für die zeitweilig ein Monopol besteht, bis ein weiterer Dienstleister die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf diesem Flughafen aufnimmt.

(6) Die Vergabestelle unterrichtet den Nutzausschuss und gegebenenfalls das Leitungsorgan des Flughafens über die gemäß Artikel 7, 8 und 9 sowie diesem Artikel getroffenen Entscheidungen.

(7) Die Artikel 7, 8 und 9 sowie die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht für die Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen, die anderen Bestimmungen des Unionsrechts unterliegen.

Artikel 11

Das Leitungsorgan des Flughafens als Bodenabfertigungsdienstleister

(1) Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 begrenzt, so kann das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach Artikel 7 bis 10 unterziehen zu müssen. Es kann ferner ohne Befolgung dieses Verfahrens einem Dienstleistungsunternehmen gestatten, Bodenabfertigungsdienste auf dem betreffenden Flughafen zu erbringen, wenn

- a) es dieses Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert;
- b) es von diesem Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert wird;

(ba) dieses Unternehmen die in Kapitel IV beschriebenen Kriterien erfüllt. [Abänd. 282]

(2) Erfüllt das Leitungsorgan eines Flughafens, das gemäß Absatz 1 Bodenabfertigungsdienste erbringt, nicht länger die in Absatz 1 genannten Bedingungen, so kann dieser Dienstleister für einen Zeitraum von ~~fünf Jahren~~ **drei Jahren** Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach Artikel 7 bis 10 unterziehen zu müssen. Am Ende dieses ~~Fünfjahreszeitraums~~ **Dreijahreszeitraums** unterrichtet der Dienstleister die betreffende Vergabestelle ausreichend frühzeitig, und zwar mindestens sechs Monate vor Ablauf des ~~Fünfjahreszeitraums~~ **Dreijahreszeitraums**. Versäumt es der Dienstleister, die Vergabestelle ausreichend frühzeitig zu unterrichten, so kann eine Geldbuße gegen ihn verhängt werden, sofern dieser sich nicht zurecht auf höhere Gewalt berufen kann. Stellt der Dienstleister den Geschäftsbetrieb vor Ablauf des ~~Fünfjahreszeitraums~~ **Dreijahreszeitraums** ein, so finden Artikel 10 Absatz 4 und 5 Anwendung. [Abänd. 283]

Artikel 12

Wahrung der Arbeitnehmerrechte im Falle des Transfers von Personal ~~für Dienste, die Marktzugangsbeschränkungen unterliegen~~
[Abänd. 284]

(1) Dieser Artikel gilt ~~nur~~ für Bodenabfertigungsdienste, für die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 oder Artikel 14 die Zahl der Dienstleister begrenzt hat. **Die Mitgliedstaaten prüfen unter Beachtung dieser Verordnung eingehend, ob für weitere Branchen eine Wettbewerbsbeschränkung angezeigt ist.** [Abänd. 285]

Dienstag, 16. April 2013

(2) Verliert ein Dienstleister für in Absatz 1 genannte Bodenabfertigungsdienste im Anschluss an ein Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 seine Befugnis zum Erbringen dieser Dienste **oder stellt ein Bodenabfertigungsdienstleister die Erbringung dieser Dienste an einen Flughafennutzer ein, oder beschließt ein selbst abfertigender Flughafennutzer die Einstellung der Selbstabfertigung**, so können erlegen die Mitgliedstaaten den Bodenabfertigungsdienstleistern **oder selbst abfertigenden Flughafennutzern**, die daraufhin diese Dienste anbieten, **aufzulegen auf**, den zuvor zum Erbringen dieser Dienste eingestellten Mitarbeitern die Rechte zu gewähren, die ihnen im Falle eines Übergangs im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zustünden. **Auf die in Satz 1 dieses Absatzes genannten Fälle findet Artikel 4 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/23/EG keine Anwendung. Eine Kündigung aus wirtschaftlichen, technischen oder organisatorischen Gründen ist nicht zulässig.** [Abänd. 286]

(2a) **Zu den in Absatz 2 genannten Rechten gehört die Anwendung der allgemeingültigen Tarifverträge.** [Abänd. 287]

(3) Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 2 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen Dienstleisters, **einschließlich selbst abfertigender Flughafennutzer**, die mit dem Erbringen von ~~Diensten~~**Bodenabfertigungsdiensten, deren Erbringung der vorherige Dienstleister einstellt oder**, für die der vorherige Dienstleister die Befugnis verloren hat, befasst waren und die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister **oder selbst abfertigenden Flughafennutzer** aus freiem Willen akzeptieren. **Kosten für einen Sozialplan für die ausscheidenden Mitarbeiter tragen die Fluggesellschaften nach ihrem vom vorherigen Dienstleister abgefertigten Verkehrsanteil.** [Abänd. 288]

(4) ~~Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 2 derart, dass die Verhältnismäßigkeit in Bezug auf das tatsächlich auf den (die) anderen Dienstleister übertragene Geschäftsvolumen gewahrt bleibt.~~ [Abänd. 289]

(5) ~~Macht ein Mitgliedstaat Auflagen nach Absatz 2, so sind~~ In den Ausschreibungsunterlagen für das Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 **sind** die betreffenden Mitarbeiter, die entsprechenden vertraglichen Rechte der Beschäftigten im Einzelnen und die Bedingungen, nach denen die Beschäftigten als an den fraglichen Diensten beteiligt gelten, aufzuführen. **Die Mitarbeiter und Gewerkschaftsvertreter haben Zugang zu diesen Verzeichnissen.** [Abänd. 290]

(6) ~~Falls ein Bodenabfertigungsdienstleister in von Absatz 2 nicht erfassten Fällen es einstellt, einem Flughafennutzer Bodenabfertigungsdienste, die einen erheblichen Anteil seiner Bodenabfertigungsdienstleistung ausmachen, zu erbringen, oder ein selbst abfertigender Flughafennutzer die Einstellung der Selbstabfertigung beschließt, so können die Mitgliedstaaten dem (den) Bodenabfertigungsdienstleister(n) oder selbst abfertigenden Flughafennutzer(n), der (die) daraufhin diese Bodenabfertigungsdienste anbieten, auferlegen, den zuvor zum Erbringen dieser Dienste eingestellten Mitarbeitern die Rechte zu gewähren, die ihnen im Falle eines Übergangs im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zustünden.~~ [Abänd. 291]

(7) ~~Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen Dienstleisters, die mit dem Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, deren Erbringung der vorherige Dienstleister einstellt, befasst waren und die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer aus freiem Willen akzeptieren.~~ [Abänd. 292]

(8) ~~Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 auf diejenigen Beschäftigten des selbst abfertigenden Flughafennutzers, die mit dem Erbringen von Selbstabfertigungsdiensten, deren Einstellung der selbst abfertigende Flughafennutzer beschließt, befasst waren und die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer aus freiem Willen akzeptieren.~~ [Abänd. 293]

(9) ~~Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 derart, dass die Verhältnismäßigkeit in Bezug auf das tatsächlich auf den (die) anderen Dienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer übertragene Geschäftsvolumen gewahrt bleibt.~~ [Abänd. 294]

(10) Die Mitgliedstaaten können es den Sozialpartnern auf geeigneter Ebene überlassen, die praktischen Vorkehrungen zur Durchführung dieses Artikels im Wege einer ausgehandelten Vereinbarung festzulegen.

(10a) **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass es sowohl in Bezug auf die ständig in der Bodenabfertigung Beschäftigten als auch im Falle des Transfers von Personal nicht zu Lohndumping kommt, um angemessene Sozialstandards zu gewährleisten und die Qualität der Bodenabfertigungsdienste zu verbessern.** [Abänd. 295]

(10b) **Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das für die Erbringung dieser Dienste eingestellte Personal angemessenen sozialen Schutz genießt.** [Abänd. 296]

Dienstag, 16. April 2013

(10c) Als Schutz vor etwaigen negativen Auswirkungen der Liberalisierung im Sektor der Bodenabfertigung werden von den Leitungsorganen des Flughafens im Interesse eines sicheren, zuverlässigen und wirksamen Betriebs verbindliche Mindestnormen für die Qualität des Dienstes festgelegt und umgesetzt. [Abänd. 297]

(11) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen.

Artikel 13

Inselflughäfen

Für die Auswahl der Dienstleister auf einem Flughafen gemäß Artikel 7 bis 10 kann ein Mitgliedstaat eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf andere Flughäfen in diesem Mitgliedstaat ausdehnen, sofern

- a) diese Flughäfen auf Inseln **oder in abgeschiedener Lage auf dem Festland** in demselben geographischen Gebiet liegen und **[Abänd. 298]**
- b) diese Flughäfen jeweils ein Verkehrsvolumen von mindestens 100 000 Fluggästen pro Jahr haben; und
- c) diese Ausdehnung von der Kommission genehmigt wird.

Die Entscheidung über die Genehmigung der Ausdehnung ist ein Durchführungsrechtsakt, der nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 43 Absatz 2 erlassen wird. Diese Bestimmung lässt die Unionsvorschriften zu staatlichen Beihilfen unberührt.

Auf Inselflughäfen können, wenn kein wirtschaftliches Interesse seitens der Unternehmen oder Fluggesellschaften an der Erbringung der in Artikel 6 Absatz 2 vorgesehenen Dienstleistungen besteht, die Flughafenbetreiber selbst die Verantwortung übernehmen, die für das reibungslose Funktionieren der Infrastruktur des Flughafens grundlegenden Dienstleistungen zu erbringen. [Abänd. 299]

Abschnitt 3

Freistellungen für die Selbst- und Drittabfertigung

Artikel 14

Freistellungen

(1) Wenn auf einem Flughafen ~~besondere Platz-~~ **die verfügbare Fläche** oder ~~Kapazitätsgründe, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen,~~ **Kapazität so beschränkt ist, dass sie** eine Marktöffnung und/oder die Selbstabfertigung nicht in dem in dieser Verordnung vorgesehenen Ausmaß ~~zulassen~~ **zulässt**, so kann der betreffende Mitgliedstaat beschließen,

- a) die Zahl der Dienstleister für eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten, bei denen es sich nicht um die in Artikel 6 Absatz 2 aufgeführten Dienste handelt, auf dem gesamten Flughafen oder in einem Teil davon auf nicht weniger als zwei zu begrenzen, wobei Artikel 6 Absatz 3 Anwendung findet;
- b) auf Flughäfen, die jährlich mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, eine oder mehrere Kategorien der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste einem einzigen Dienstleister vorzubehalten;
- c) auf Flughäfen, die jährlich ~~mindestens~~ **mehr als** 15 Mio. Fluggäste oder ~~100 000 t~~ **200 000 t** Fracht zu verzeichnen haben, eine oder mehrere Kategorien der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste einem oder zwei Dienstleistern vorzubehalten, wobei im Falle einer Begrenzung auf zwei Dienstleister Artikel 6 Absatz 3 Anwendung findet;
- d) die Selbstabfertigung gemäß Artikel 5 einer begrenzten Anzahl von Flughafennutzern vorzubehalten, sofern diese Nutzer nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien ausgewählt werden.

(2) Jede Freistellung gemäß Absatz 1 muss

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

Dienstag, 16. April 2013

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

(3) Freistellungen dürfen nicht

a) zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Bodenabfertigungsdienstleistern und/oder Selbstabfertigern führen;

b) über das erforderliche Maß hinausgehen.

(4) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission spätestens sechs Monate vor ihrem Inkrafttreten die Freistellungen, die sie nach Absatz 1 zu gewähren beabsichtigen, und die dafür maßgeblichen Gründe. **Diese Gründe beinhalten den Nachweis, dass die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten auf den betroffenen Flughäfen:**

(a) die Mindestqualitätsanforderungen gemäß Artikel 32 in ausreichendem Maße erfüllen;

(b) transparent verwaltet werden und keine finanzielle Quersubventionierung gemäß Artikel 29 erhalten;

(c) angemessene Arbeits- und Lohnbedingungen auf der Grundlage von Kollektivverträgen oder nationalen Gesetzen oder anderen Sozialschutzstandards des betreffenden Mitgliedstaates sicherstellen.

(5) Die Kommission veröffentlicht bei Erhalt im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Zusammenfassung der ihr gemeldeten Freistellungsentscheidungen und ersucht die Beteiligten um Äußerung.

(6) Die Kommission unterzieht die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Freistellungsentscheidungen einer eingehenden Prüfung. Hierzu überprüft sie anhand einer ausführlichen Analyse der Lage und anhand einer Untersuchung der von dem betreffenden Mitgliedstaat notifizierten geeigneten Maßnahmen, ob die geltend gemachten Sachzwänge vorliegen und ob eine Öffnung des Markts und/oder die Selbstabfertigung in dem in der Verordnung vorgesehenen Ausmaß tatsächlich nicht möglich sind.

(7) 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 Sachzwänge 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 beschränkt wird, wo die geltend gemachten Sachzwänge tatsächlich festgestellt wurden.

(8) Die Entscheidung der Kommission ergeht spätestens sechs Monate nach der vollständigen Meldung des betreffenden Mitgliedstaats; sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(9) Die in den Absätzen 7 und 8 dieses Artikels genannten Durchführungsbeschlüsse werden gemäß dem in Artikel 43 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren gefasst.

(10) Die Geltungsdauer der von den Mitgliedstaaten nach Absatz 1 gewährten Freistellungen darf außer bei den gemäß Absatz 1 Buchstaben b und c gewährten Freistellungen drei Jahre nicht übersteigen. Spätestens sechs Monate vor Ablauf dieses Zeitraums trifft der betreffende Mitgliedstaat erneut eine Entscheidung über jeden Freistellungsantrag, die dann wiederum den in diesem Artikel beschriebenen Bestimmungen unterliegt.

(11) Die Geltungsdauer der von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstaben b und c gewährten Freistellungen darf zwei Jahre nicht übersteigen. Jedoch kann ein Mitgliedstaat im Einklang mit den Erwägungen nach Absatz 1 beantragen, dass der betreffende Zeitraum einmalig um zwei Jahre verlängert wird. Die Kommission entscheidet über einen derartigen Antrag. Der Durchführungsbeschluss wird im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 43 Absatz 2 angenommen. **[Abänd. 360]**

Artikel 15

Konsultation der Bodenabfertigungsdienstleister und Flughafenutzer

Das Leitungsorgan des Flughafens organisiert ein Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan selbst, dem Nutzerausschuss und den Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, über die Anwendung dieser Verordnung. Diese Konsultationen betreffen vor allem die Preise und die Organisation der Bodenabfertigungsdienste, für die gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben b und c eine Freistellung gewährt worden ist. Eine Konsultationssitzung muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Das Leitungsorgan des Flughafens erstellt ein Protokoll dieser Sitzung, das der Kommission auf deren Ersuchen übermittelt wird.

Dienstag, 16. April 2013

Kapitel IV

Zulassungsverfahren

Artikel 16

Erhalt einer ordnungsgemäßen, in allen Mitgliedstaaten anerkannten Zulassung

(1) ~~Auf Flughäfen, die zumindest in drei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, darf~~ Keinem Unternehmen **darf** die Genehmigung zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten als Bodenabfertigungsdienstleister, **als Unterauftragnehmer** oder selbst abfertigender Nutzer erteilt werden, das nicht die entsprechende Zulassung erhalten hat. ~~Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieses Kapitels erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Zulassung, wenn die Mitgliedstaaten für Tätigkeiten der Bodenabfertigung eine Zulassung einer zuständigen und von jeglichem Leitungsorgan eines Flughafens unabhängigen Behörde („Zulassungsbehörde“) voraussetzen.~~

(2) Jeder Mitgliedstaat benennt eine von jeglichem Leitungsorgan des Flughafens unabhängige ~~zuständige Behörde~~ (~~„Zulassungsbehörde“~~), **oder arbeitet nach Unterrichtung der Kommission mit der zuständigen und von jeglichem Leitungsorgan des Flughafens unabhängigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates zusammen**, die Zulassungen zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten erteilt.

(3) Die Zulassungsbehörde erteilt Zulassungen nicht und erhält ihre Gültigkeit nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind. [Abänd. 300]

Artikel 17

Bedingungen für die Erteilung einer Zulassung

(1) ~~Einem Unternehmen~~ **Unbeschadet Artikel 16** wird **einem Unternehmen** von der Zulassungsbehörde eines Mitgliedstaates die Zulassung erteilt, wenn

- a) es in einem Mitgliedstaat niedergelassen und eingetragen ist,
- b) seine Unternehmensstruktur es der Zulassungsbehörde ermöglicht, die Bestimmungen dieses Kapitels umzusetzen,
- c) es die finanziellen Bedingungen von Artikel 18 erfüllt,
- d) ~~es den Nachweis der der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 19 erbringt,~~ **die Kriterien in Bezug auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten und die Schulungs-/Qualifizierungsprogramme gemäß Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b sowie Artikel 9 Buchstabe d erfüllt und die Arbeits- und Sozialvorschriften gemäß Artikel 12 einhält,**
- e) es die Anforderungen an die Qualifikationen der Mitarbeiter gemäß Artikel 20 erfüllt,
- f) es die Anforderungen in Bezug auf das Betriebshandbuch gemäß Artikel 21 erfüllt,
- g) es die Versicherungsanforderungen gemäß Artikel 22 erfüllt.

(2) ~~Absatz 1 Buchstaben a, c und d gelten nicht für selbst abfertigende Flughafennutzer, die keine Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringen. Flughafennutzer, denen eine Zulassung zur Selbstabfertigung erteilt wurde, erhalten keine Genehmigung zum Erbringen von Drittabfertigung auf der Grundlage dieser Zulassung.~~

(3) Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt oder erhalten hat, hält die nationalen Sozial- und Umweltschutzbestimmungen sowie die Vorschriften zur Flughafensicherheit sämtlicher Mitgliedstaaten ein, in denen es seiner Geschäftstätigkeit nachgeht.

Artikel 18

Finanzielle Bedingungen für die Erteilung einer Zulassung

- (1) Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, darf nicht Gegenstand eines Insolvenz- oder Konkursverfahrens oder eines ähnlichen Verfahrens sein.
- (2) Die Zulassungsbehörde prüft sorgfältig, ob ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, nachweisen kann, dass es
 - a) seinen unter realistischen Annahmen festgelegten derzeitigen und potenziellen Verpflichtungen während eines Zeitraums von 24 Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit jederzeit nachkommen kann und
 - b) für seine unter realistischen Annahmen ermittelten fixen und variablen Kosten der Tätigkeit gemäß seinem Wirtschaftsplan während eines Zeitraums von drei Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit ohne Berücksichtigung etwaiger Betriebseinnahmen aufkommen kann.
- (3) Für die Zwecke der Prüfung nach Absatz 1 unterbreitet der Antragsteller seine geprüften Abschlüsse für die beiden vorangegangenen Geschäftsjahre.

Dienstag, 16. April 2013

(4) Für die Zwecke der Prüfung nach Absatz 2 unterbreitet der Antragsteller einen Wirtschaftsplan für mindestens die ersten drei Jahre der Betriebstätigkeit. Aus dem Wirtschaftsplan müssen ferner die finanziellen Verflechtungen zwischen dem Antragsteller und sonstigen gewerblichen Tätigkeiten hervorgehen, an denen der Antragsteller entweder direkt oder über verbundene Unternehmen beteiligt ist. Daneben übermittelt der Antragsteller alle zweckdienlichen Informationen, insbesondere die folgenden Daten:

- a) eine Bilanzvorschau einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für die kommenden drei Jahre;
- b) Cashflow-Prognosen und Liquiditätspläne für die ersten drei Jahre der Betriebstätigkeit;
- c) Einzelheiten zur Finanzierung des Kaufs/Leasings von Ausrüstung, bei Leasing ggf. einschließlich der jeweiligen Vertragsbedingungen.

~~Artikel 19~~

~~Zuverlässigkeitsnachweis~~

~~(1) Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, hat nachzuweisen, dass es im letzten Jahr in den Mitgliedstaaten, in denen es einer Geschäftstätigkeit nachgeht, bzw. in seinem Herkunftsland, falls es in der Union keiner Geschäftstätigkeit nachgeht, seine Steuern und Sozialabgaben entrichtet hat.~~

~~(2) Daneben weist das Unternehmen nach, dass die Personen, die den Unternehmensbetrieb dauerhaft und tatsächlich leiten, zuverlässig sind und gegen sie kein Konkursverfahren eröffnet wurde. Die Zulassungsbehörde akzeptiert bei Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten die von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen und eingetragen ist, oder des Mitgliedstaats, in dem die betreffende natürliche Person ihren ständigen Wohnsitz hat, ausgestellten Dokumente, die belegen, dass diese Anforderungen erfüllt sind, als ausreichenden Nachweis.~~

~~(3) Werden die in Absatz 2 genannten Dokumente von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen und eingetragen ist, oder dem Mitgliedstaat, in dem die betreffende natürliche Person ihren ständigen Wohnsitz hat, nicht ausgestellt, so werden sie durch eine eidesstattliche Erklärung — oder in den Mitgliedstaaten, in denen es keine eidesstattliche Erklärung gibt, durch eine förmliche Erklärung — ersetzt, die die betreffende Person vor einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde oder gegebenenfalls vor einem Notar oder einer entsprechend bevollmächtigten Berufsorganisation des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen und eingetragen ist, oder des Mitgliedstaats, in dem die betreffende natürliche Person ihren ständigen Wohnsitz hat, abgibt. Die Behörde, der Notar oder die bevollmächtigte Berufsorganisation stellen eine die Echtheit dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung bestätigende Bescheinigung aus. [Abänd. 301]~~

Artikel 20

Qualifikationen der Mitarbeiter

Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, hat nachzuweisen, dass seine Beschäftigten über die Qualifikationen, die Berufserfahrung und das Dienstalter verfügen, die zur Ausübung der Tätigkeit, für die die Zulassung beantragt wird **bzw. wurde**, notwendig sind. **Einzelne Anforderungen betreffend Qualifikation, Berufserfahrung und Dienstalter werden von den zuständigen Behörden in den betreffenden Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit dem Flughafenbetreiber und den betroffenen Sozialpartnern für jeden einzelnen Flughafen festgelegt und begründet. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten überwachen die Durchsetzung dieser Anforderungen. Außerdem legen ein zuständiges Organ der Union, die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die Flughafenbetreiber und die Sozialpartner auf der Ebene der Union allgemeine Schulungsstandards für das in der Bodenabfertigung beschäftigte Personal fest. Wenn verbindliche Mindeststandards der Union für die Aus- und Weiterbildung entwickelt werden, werden diese von den Mitgliedstaaten umgesetzt und überwacht, um einen möglichst hohen unionsweiten Sicherheitsstandard zu gewährleisten.** [Abänd. 302]

Artikel 21

Betriebshandbuch

Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, legt ein Betriebshandbuch für die betreffenden Tätigkeiten vor, das Angaben zu folgenden Bereichen enthält:

- a) Organigramm, leitende Mitarbeiter, Zuständigkeiten und Pflichten, Rechenschaftspflicht;
- b) Fähigkeit zum sicheren Betrieb in einem Flughafenumfeld;
- c) Ausrüstungspolitik;
- d) Anforderungen an die Qualifikationen der Mitarbeiter, entsprechende Anforderungen an die Aus- und Fortbildung sowie Aus- und Fortbildungsplan;

(da) Verfahren zur Vermeidung von arbeitsbedingten Unfällen und Verletzungen; [Abänd. 303]

- e) Verfahren des Sicherheits- und Qualitätsmanagements;

Dienstag, 16. April 2013

- f) Standardabfertigungsverfahren einschließlich Koordinierung mit Flughafennutzern und Flughafen-Leitungsorganen, Koordinierung von Tätigkeiten und spezifische Abfertigungsverfahren für bestimmte Kunden;
- g) Noteinsatzstrategie;
- h) Verfahren des Sicherheitsmanagements.

Artikel 22

Versicherungsanforderungen

(1) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer in der Union müssen hinsichtlich ihrer spezifisch mit der Bodenabfertigung im Zusammenhang stehenden Haftung für Schäden, die im Gebiet eines Mitgliedstaats verursacht werden und für die ein Anspruch auf Schadenersatz besteht, versichert sein.

(1a) Die in Absatz 1 genannte Versicherung kommt vollständig für Schäden aufgrund von Beschädigung oder Verlust von medizinischem Gerät oder Hilfsmitteln für Fluggäste mit Behinderungen oder Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität auf. [Abänd. 304]

(2) Die Kommission ~~kann~~ **legt** durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 42 weitere Einzelheiten der Versicherungsanforderungen und Mindestdeckungsbeträge ~~festlegen~~ **fest**. [Abänd. 305]

Artikel 23

Gültigkeit einer Zulassung

(1) Die Gültigkeitsdauer einer Zulassung beträgt ~~fünf~~ **zehn** Jahre. [Abänd. 306]

(1a) Die Zulassung läuft aus oder wird ausgesetzt, falls Bestimmungen der Artikel 34 und 40 nicht eingehalten werden. Im Zulassungsverfahren führen Verstöße gegen die Artikel 34 und 40 zur Nichtgewährung der Zulassung. [Abänd. 307]

(2) Eine Zulassung gilt für die darin genannten Kategorien und/oder Unterkategorien.

(3) Ein Bodenabfertigungsdienstleister muss der zuständigen Zulassungsbehörde auf Ersuchen jederzeit nachweisen können, dass er alle Anforderungen dieses Kapitels erfüllt.

(4) Die Zulassungsbehörde überwacht die Erfüllung der Anforderungen dieses Kapitels. In den folgenden Fällen prüft sie stets die Erfüllung dieser Anforderungen:

- a) beim vermuteten Vorliegen möglicher Schwierigkeiten oder
- b) auf Ersuchen einer Zulassungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats oder
- c) auf Ersuchen der Kommission.

(5) Die Zulassung ist erneut zu beantragen, falls ein Bodenabfertigungsdienstleister

- a) den Betrieb nicht innerhalb von zwölf Monaten nach Erteilung einer Zulassung aufgenommen hat oder
- b) mehr als zwölf Monate lang den Betrieb eingestellt hat.

(6) Ein Bodenabfertigungsdienstleister unterrichtet die Zulassungsbehörde

- a) im Voraus über jegliche wesentliche Änderung der Größenordnung seiner Tätigkeiten;
- b) über die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens in Bezug auf das Unternehmen.

Artikel 24

Widerruf der Zulassung

(1) Eine Zulassungsbehörde kann eine Zulassung jederzeit widerrufen, wenn der Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten oder selbst abfertigende Flughafennutzer den in diesem Kapitel aufgeführten Kriterien aus Gründen, die ihm selbst anzulasten sind, nicht genügt. Die Gründe für den Widerruf sind dem betreffenden Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten oder selbst abfertigenden Flughafennutzer und den Zulassungsbehörden in den anderen Mitgliedstaaten mitzuteilen.

Dienstag, 16. April 2013

(2) Die Zulassungsbehörde widerruft die Zulassung, falls der Bodenabfertigungsdienstleister der Zulassungsbehörde wissentlich oder leichtfertig Angaben übermittelt, die in einem wesentlichen Punkt falsch sind.

(2a) Die Nichteinhaltung der Artikel 34 und 40 führt zwingend zum Entzug, zur Aussetzung oder zur Nichtgewährung der Zulassung. [Abänd. 308]

Artikel 25

Zulassungsentscheidungen

(1) Die Zulassungsbehörde entscheidet unter Berücksichtigung aller verfügbaren Fakten so bald wie möglich — spätestens jedoch zwei Monate nach Erhalt aller erforderlichen Informationen — über einen Antrag. Die Entscheidung wird dem Antragsteller und den Zulassungsbehörden in den anderen Mitgliedstaaten mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

(1a) Das Verfahren für die Erteilung von Zulassungen muss transparent und nichtdiskriminierend sein und darf in der Praxis den Marktzugang und die Ausübung der Selbstabfertigung nicht über die Bestimmungen dieser Verordnung hinaus einschränken. [Abänd. 309]

(2) Die Zulassung darf nur verweigert werden, wenn der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer den in diesem Kapitel aufgeführten Kriterien aus Gründen, die ihm selbst anzulasten sind, nicht genügt **und die Bestimmungen der Artikel 34 und 40 nicht einhält. [Abänd. 310]**

(3) Die Zulassungsbehörde gibt die Verfahren zur Erteilung und zum Widerruf von Zulassungen öffentlich bekannt und unterrichtet die Kommission darüber.

Artikel 26

Gegenseitige Anerkennung von Zulassungen

Eine in einem Mitgliedstaat gemäß diesem Kapitel erteilte Zulassung berechtigt einen Dienstleister dazu, in allen Mitgliedstaaten unter den in der Zulassung genannten Bedingungen und unbeschadet etwaiger Beschränkungen des Marktzugangs gemäß Artikel 6 und 14 Bodenabfertigungsdienste als Bodenabfertigungsdienstleister oder selbst abfertigender Flughafennutzer zu erbringen.

Kapitel V

Pflichten der Leitungsorgane von Flughäfen und von zentralen Infrastruktureinrichtungen

Artikel 27

Zugang zu zentralen Infrastruktureinrichtungen und Anlagen

(1) Dieser Artikel gilt nur für Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.

(2) Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht ein Verzeichnis der zentralen Infrastruktureinrichtungen auf dem Flughafen, **soweit noch nicht geschehen. [Abänd. 311]**

(3) Die Verwaltung der zentralen Infrastruktureinrichtungen kann dem Leitungsorgan des Flughafens oder einer anderen Stelle vorbehalten werden, was die Nutzung dieser Infrastruktureinrichtungen für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer obligatorisch machen kann. Die Verwaltung dieser Infrastrukturen muss in einer transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Weise erfolgen.

(4) Das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls die Behörde oder jede andere Stelle, die das Leitungsorgan des Flughafens kontrolliert, entscheidet auf objektiver Grundlage und nach Konsultation des Nutzerausschusses sowie der Unternehmen, die auf dem Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen, welche Infrastruktureinrichtungen zentral verwaltet werden sollen. Das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls die Behörde oder jede andere Stelle, die das Leitungsorgan des Flughafens kontrolliert, stellt sicher, dass jegliche Infrastruktureinrichtung, die unter die Definition „zentrale Infrastruktureinrichtungen“ fällt, als solche eingestuft wird und dass die Vorschriften dieses Kapitels in Bezug auf diese Infrastruktur oder Einrichtung eingehalten werden.

(5) Stimmt der Nutzerausschuss der Entscheidung des Leitungsorgans des Flughafens in der Frage, ob und in welchem Umfang eine Infrastruktureinrichtung zentral zu verwalten ist, nicht zu, so kann er bei der unabhängigen Aufsichtsbehörde, **den jeweils zuständigen Stellen** des betreffenden Mitgliedstaats **oder den gemäß Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/12/EG eingerichteten Behörden eine Entscheidung darüber Untersuchung der Begründung der vom Leitungsorgan des Flughafens getroffenen Entscheidung beantragen, um zu prüfen, ob und in welchem Umfang die betreffende Infrastruktureinrichtung zentral verwaltet werden soll die Begründung berechtigt ist oder nicht. [Abänd. 312]**

Dienstag, 16. April 2013

(6) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer erhalten in dem Umfang, der zur Durchführung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist, offenen Zugang zu Flughafeninfrastrukturen, zentralen Infrastruktureinrichtungen und Flughafeneinrichtungen. Das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen oder gegebenenfalls die Behörde oder jede andere Stelle, die das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen kontrolliert, kann diesen Zugang von sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen abhängig machen.

(7) Die für Bodenabfertigungsdienste verfügbaren Flächen des Flughafens sind unter den verschiedenen Bodenabfertigungsdienstleistern, selbst abfertigenden Flughafennutzern, einschließlich der Neubewerber, nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Regeln und Kriterien aufzuteilen, soweit dies für die Wahrung ihrer Rechte und zur Gewährleistung eines wirksamen und lautereren Wettbewerbs erforderlich ist. **Das Leitungsorgan des Flughafens kann diese Flächen einziehen und neu vergeben, sofern dies erforderlich ist.** [Abänd. 313]

(8) Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde gemäß Absatz 5 mit einer Entscheidung über den Umfang der zentralen Verwaltung einer Infrastruktureinrichtung befasst, so findet das Verfahren nach Artikel 6 **Absatz 3, 4 oder 5** der Richtlinie 2009/12/EG Anwendung. [Abänd. 314]

Artikel 28

Entgelte für die Nutzung zentraler Infrastruktureinrichtungen **und Flughafeneinrichtungen** [Abänd. 315]

(1) Dieser Artikel gilt nur für Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.

(2) Wird für die Nutzung der zentralen Infrastruktur- oder Flughafeneinrichtungen ein Entgelt erhoben, so tragen das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen dafür Sorge, dass die Entgelthöhe nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt wird.

(3) Das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind berechtigt, mit den erhobenen Entgelten ihre Kosten zu decken und angemessene Kapitalerträge zu erwirtschaften. Die Entgelte stellen eine Gegenleistung für **bereitgestellte Infrastruktureinrichtungen oder** erbrachte Dienstleistungen dar. [Abänd. 316]

(4) Etwaige Entgelte nach Absatz 1 werden auf Ebene einzelner Flughäfen nach Konsultation des Nutzausschusses und der Unternehmen, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen, festgelegt. Das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen legen dem Nutzausschuss und den Unternehmen, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen, jedes Jahr Informationen über die Elemente vor, die als Grundlage für die Festlegung der Entgelthöhe dienen, **sofern sich alle oben genannten Beteiligten verpflichten, diese Informationen zu jeder Zeit streng vertraulich zu behandeln.** Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen: [Abänd. 317]

- a) ein Verzeichnis der verschiedenen Dienstleistungen und Infrastrukturen, die im Gegenzug für die Entgelte bereitgestellt werden;
- b) die Methodik zur Festlegung der Entgelte;
- c) die Gesamtkostenstruktur hinsichtlich der Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Entgelte beziehen;
- d) die Einkünfte aus den verschiedenen Entgelten **und** die Gesamtkosten der entgeltpflichtigen Dienste ~~und die erwirtschafteten Kapitalerträge~~; [Abänd. 318]
- e) jegliche Finanzierung von Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Entgelte beziehen, durch die öffentliche Hand;

(ea) **die voraussichtliche Entwicklung der Bodenabfertigungsentgelte, der Zunahme des Verkehrsaufkommens und beabsichtigter Infrastrukturinvestitionen auf dem Flughafen;** [Abänd. 319]

f) das absehbare Ergebnis geplanter größerer Investitionen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität.

(5) Zum Beleg dafür, dass alle für die Bereitstellung von zentralen Infrastruktureinrichtungen, ~~Bodenabfertigungsflächen und grundlegenden Leistungen im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Bodenabfertigungsdiensten~~ erhobenen Entgelte ausschließlich für die teilweise oder vollständige Deckung der entsprechenden Kosten verwendet werden, veröffentlicht das Leitungsorgan des Flughafens die Höhe der Entgelte und eine ausführliche Liste der erbrachten Dienstleistungen. Gegebenenfalls teilt das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen dem Leitungsorgan des Flughafens die Höhe der Entgelte mit und legt diesem eine ausführliche Liste der erbrachten Dienstleistungen vor. [Abänd. 320]

Dienstag, 16. April 2013

(5a) Führt die Nutzung von Flughafeneinrichtungen, die nicht als zentrale Infrastruktur definiert sind, zur Erhebung eines Entgelts, so wird die Höhe des Entgelts nach sachgerechten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festgelegt.

Es steht den Mitgliedstaaten frei, dem Flughafenleitungsorgan eines Flughafenetzes gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/12/EG zu gestatten, eine gemeinsame und transparente Entgeltregelung anzuwenden. [Abänd. 321]

(6) Stimmt der Nutzausschuss der vom Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls vom Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen festgesetzten Höhe eines Entgelts nicht zu, so kann er bei der unabhängigen Aufsichtsbehörde, **den jeweils zuständigen Stellen** des betreffenden Mitgliedstaats **oder den nach Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/12/EG eingerichteten Behörden** eine Entscheidung über die Höhe des Entgelts beantragen. [Abänd. 322]

(7) Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde gemäß Absatz 6 mit einer Entscheidung **Meinungsverschiedenheit** über die Höhe von Entgelten befasst, so ~~findet das Verfahren nach Artikel 6 der Richtlinie 2009/12/EG Anwendung~~ **wird die Entscheidung über die Höhe von Entgelten erst nach Prüfung durch die unabhängige Aufsichtsbehörde wirksam. Wenn die unabhängige Aufsichtsbehörde mit der Entscheidung des für die Infrastruktur zuständigen Leitungsorgans über die Höhe der Gebühren für Bodenabfertigungsdienste einverstanden ist, können die seit dem Zeitpunkt der ursprünglichen Entscheidung aufgelaufenen Gebühren nachträglich eingetrieben werden.** [Abänd. 323]

Artikel 29

Rechtliche Trennung

(1) Auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens ~~2 Mio.~~ **5 Mio.** Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, ~~errichten stellt~~ das Leitungsorgan des Flughafens oder das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen, falls diese Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringen, ~~für die Erbringung dieser eine streng getrennte Buchführung über seine~~ Bodenabfertigungsdienste ~~eine separate Rechtsperson und alle anderen Geschäftstätigkeiten, die es ausführt, sicher.~~

Diese Rechtsperson **Die Buchführung von Rechtspersonen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen,** muss **getrennt in ihrer Rechtsform, Organisation und Entscheidungsfindung unabhängig** sein **insbesondere** von **der Buchführung** jeder mit der Verwaltung von Flughafeninfrastruktur befassten Stelle, falls das Leitungsorgan des Flughafens Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt, und von jeder mit zentralen Infrastruktureinrichtungen befassten Stelle, falls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt.

(2) Auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens ~~2 Mio.~~ **5 Mio.** Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, dürfen die für die Verwaltung der Flughafeninfrastruktur oder der zentralen Infrastruktureinrichtungen zuständigen Stellen weder unmittelbar noch mittelbar an den Unternehmensstrukturen der unabhängigen Rechtsperson, die Bodenabfertigungsdienste erbringt, beteiligt sein.

(3) Die Bodenabfertigungsdienste ~~erbringende Rechtsperson~~ **erbringenden Rechtspersonen** nach Absatz 1 **darf dürfen** keinerlei Quersubventionierung erhalten aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughafeninfrastruktur, ~~falls das Leitungsorgan des Flughafens Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt,~~ bzw. aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von zentralen Infrastruktureinrichtungen, ~~falls das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt, die es der Bodenabfertigungsdienste erbringenden Rechtsperson erlauben würden,~~ **um** die Höhe der Entgelte für Dritten erbrachte Bodenabfertigungsdienste zu senken.

(4) Für die Zwecke dieses Artikels sind unter „luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten“ eines Leitungsorgans eines Flughafens alle Tätigkeiten zu verstehen, denen das Leitungsorgan des Flughafens auf dem betreffenden Flughafen nachgeht und die mit der Bereitstellung von Dienstleistungen oder Infrastrukturen für die Flughafenutzer, die Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen ihrer Luftverkehrstätigkeiten oder die den Flughafen nutzenden Fluggäste verbunden sind, z. B. das Erheben von Flughafenengebühren, die Zuweisung von Infrastruktur und Einrichtungen sowie Maßnahmen der Sicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafen. Zu den nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten gehören Aktivitäten im Immobilienbereich oder in jedem anderen Sektor als dem Luftverkehr.

(5) Am Ende eines jeden Geschäftsjahres erfolgt eine Überprüfung der Verhältnisse durch einen unabhängigen **überprüft ein unabhängiger** Wirtschaftsprüfer, der öffentlich **die getrennte Buchführung und** bestätigt **öffentlich,** dass keine ~~solche~~ finanzielle Quersubventionierung **aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten im Sinne von Absatz 3** stattgefunden hat. Erhält die Bodenabfertigungsdienste erbringende Rechtsperson Quersubventionen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten, so weist der Betreiber der Flughafeninfrastruktur oder der Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtungen nach, dass diese Quersubventionierung mit Absatz 3 in Einklang steht. [Abänd. 324]

Dienstag, 16. April 2013

Kapitel VI

Koordinierung der Tätigkeiten und Qualität

Artikel 30

Rolle des Leitungsorgans des Flughafens bei der Koordinierung von Bodenabfertigungsdiensten

(1) Die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung liegt beim Leitungsorgan des betreffenden Flughafens. Als Bodenkoordinator trägt das Leitungsorgan des Flughafens insbesondere dafür Sorge, dass beim Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer **sowie bei der Bereitstellung der zentralen Infrastruktureinrichtung** die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 eingehalten werden.

Das Leitungsorgan des Flughafens ist zur Durchsetzung dieser Verhaltensregeln berechtigt. Die beschlossenen Maßnahmen müssen transparent, verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein.

Sofern das Leitungsorgan des Flughafens Bodenabfertigungsdienste erbringt oder ein solches Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert, überwacht die unabhängige Aufsichtsbehörde die ordnungsgemäße Koordination der Bodenabfertigungsdienste und die Durchsetzung der Verhaltensregeln durch das Leitungsorgan.

(2) Daneben gilt auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, Folgendes:

- a) beim Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer **sowie bei der Bereitstellung der zentralen Infrastruktureinrichtung** sind die Mindestqualitätsnormen gemäß Artikel 32 einzuhalten;
- b) das Leitungsorgan des Flughafens trägt dafür Sorge, dass **der ein geeigneter Krisenplan für den Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer erstellt wird und dieser Geschäftsbetrieb nach Möglichkeit** durch kollaborative Entscheidungsfindung (Collaborative Decision Making, CDM) und durch einen geeigneten Krisenplan koordiniert werden.

(3) Dieser Artikel lässt die Wettbewerbsregeln der Union unberührt.

(4) Das Leitungsorgan des Flughafens erstattet dem Leistungsüberprüfungsgremium von Eurocontrol jährlich Bericht über die Anwendung der in Absatz 2 genannten Maßnahmen. Das Leistungsüberprüfungsgremium legt der Kommission einen konsolidierten Bericht vor.

(5) Das Leitungsorgan des Flughafens unterrichtet die nationale Zulassungsbehörde über jegliches auf seinem Flughafen auftretende Problem mit den Bodenabfertigungsdienstleistern oder selbst abfertigenden Flughafennutzern **oder mit der Bereitstellung der zentralen Infrastruktureinrichtung**. [Abänd. 325]

Artikel 30a

Präsenz einer Kontaktperson pro Luftfahrtunternehmen

Auf Flughäfen, die mehr als 2 Mio. Fluggäste jährlich zu verzeichnen haben, muss jedes Luftfahrtunternehmen eine Kontaktperson vor Ort bereithalten oder rechtlich vertreten sein. Diese Kontaktperson, bei der es sich um einen Abfertiger handeln darf, muss bevollmächtigt sein, für das Luftfahrtunternehmen am jeweiligen Standort in finanzieller, betrieblicher und rechtlicher Hinsicht verbindlich zu handeln. [Abänd. 326]

Artikel 31

Verhaltensregeln

(1) Für die Zwecke dieses Artikels umfasst der Begriff „Verhaltensregeln“ alle vom Leitungsorgan des Flughafens, einer Behörde oder einer anderen für die Flughafenaufsicht zuständigen Stelle für das ordnungsgemäße Funktionieren des Flughafens erlassenen Regeln.

(2) Verhaltensregeln können vom **Mitgliedstaat, dem** Leitungsorgan des Flughafens, einer Behörde oder einer anderen für die Flughafenaufsicht zuständigen Stelle **nach Konsultation des Nutzerausschusses und der Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen**, erlassen werden, **um das ordnungsgemäße Funktionieren des Flughafens zu gewährleisten**. [Abänd. 327]

(3) Die Verhaltensregeln müssen folgenden Grundsätzen entsprechen:

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

Dienstag, 16. April 2013

- b) Sie müssen mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang stehen.
- c) Sie dürfen den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung tatsächlich nicht weiter als in dieser Verordnung vorgesehen einschränken. **Insbesondere bei Verstößen gegen die Artikel 34 und 40 ist es jedoch zwingend erforderlich, den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung einzuschränken. Die Nichteinhaltung der Artikel 34 und 40 muss zwingend zum Entzug, zur Aussetzung oder zur Nichtgewährung der Lizenz führen.** [Abänd. 328]
- ca) **Das Leitungsorgan des Flughafens, eine zuständige Behörde oder eine andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle ist frei in der Wahl der geeigneten Mittel und Instrumente, um für Verstöße gegen die Verhaltensregeln oder die Nichtbeachtung von Weisungen Sanktionen zu verhängen. Vertragsstrafen fallen ausdrücklich unter diese geeigneten Mittel.** [Abänd. 329]
- (4) ~~Ein Mitgliedstaat kann gegebenenfalls~~ Auf Vorschlag des Leitungsorgans **muss ein Mitgliedstaat** [Abänd. 330]
- a) **über einen** Bodenabfertigungsdienstleister oder selbst abfertigenden Flughafenutzer **eine Geldbuße verhängen oder ihm** das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten oder die Selbstabfertigung untersagen **bzw. dafür Einschränkungen auferlegen**, falls dieser gegen die Verhaltensregeln verstößt. **Die Mitgliedstaaten müssen eine Entscheidung gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt eines Vorschlags vom Leitungsorgan des Flughafens treffen;** [Abänd. 331]
- b) Bodenabfertigungsdienstleistern auf dem Flughafen vorschreiben, sich in gerechter und nicht diskriminierender Weise an der Erfüllung der in innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Regelungen vorgesehenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, insbesondere der Betriebspflicht, zu beteiligen.

Artikel 32

Mindestqualitätsnormen

(1) Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Begriff „Mindestqualitätsnormen“ Mindestanforderungen an die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten.

(2) Auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, legt das Leitungsorgan des Flughafens oder ggf. die Behörde oder andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle **nach Konsultation des Nutzerausschusses** Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste **und die zentrale Infrastruktureinrichtung fest. Die vom Leitungsorgan festgelegten Mindestqualitätsnormen werden unverzüglich der Kommission notifiziert und der zuständigen Behörde mitgeteilt, die ggf. Änderungen dieser Normen verlangen kann.**

Die Normen müssen mit den Sicherheitsvorschriften, Vereinbarungen und Managementsystemen des Flughafenbetreibers und der betroffenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit⁽¹⁾ übereinstimmen.

(3) Die Bodenabfertigungsdienstleister **und das Leitungsorgan des Flughafens oder ggf. das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtung** und die selbst abfertigenden Flughafenutzerhalten diese Mindestqualitätsnormen ein. Außerdem halten die Flughafenutzer und Bodenabfertigungsdienstleister **sowie das Leitungsorgan des Flughafens oder ggf. das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtung** die Mindestqualitätsnormen in ~~ihren~~ **den** Vertragsbeziehungen **untereinander** ein.

(4) Die Mindestqualitätsnormen erstrecken sich insbesondere auf die folgenden Bereiche: betriebliche Leistung, Aus- und Fortbildung **des Personals, angemessene Ausrüstung**, Informationen und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, insbesondere gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004⁽²⁾ und (EG) Nr. 1107/2006, kollaborative Entscheidungsfindung, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Notfallmaßnahmen und ~~Umweltschutz~~ **Einhaltung von Umweltschutzauflagen.**

(5) Die Mindestqualitätsnormen müssen fair, transparent und nichtdiskriminierend sein und im Einklang mit dem einschlägigen EU-Recht, namentlich den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 1107/2006, stehen. Sie müssen kohärent, verhältnismäßig und Bezug auf die Qualität des Flughafenbetriebs relevant sein. In diesem Zusammenhang ist der Qualität der Zoll-, Flughafensicherheits- und Einreiseverfahren angemessen Rechnung zu tragen.

⁽¹⁾ [OJ L 79, 19.3.2008, p. 1.]

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei der Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (Abl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1).

Dienstag, 16. April 2013

(6) Die Mindestqualitätsnormen müssen den von der Kommission festgelegten Spezifikationen **gemäß Anhang Ia** entsprechen. ~~Die Kommission kann diese Spezifikationen durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 42 festlegen.~~

(7) ~~Vor der Festlegung dieser Normen konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens den Nutzausschuss und die Bodenabfertigungsdienstleister. Werden die Mindestqualitätsnormen nicht in zufriedenstellender Weise eingehalten, verhängt die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaates entweder unmittelbar oder nach Erhalt einer Mitteilung vonseiten des Leitungsorgans des Flughafens geeignete Sanktionen. Dabei wird folgendermaßen verfahren:~~

- ~~Hält ein Bodenabfertigungsdienstleister oder ein selbst abfertigender Flughafennutzer die Mindestqualitätsnormen nicht ein, so informiert das Leitungsorgan des Flughafens ihn unverzüglich über die Versäumnisse und übermittelt ihm eine Liste der Kriterien, die erfüllt werden müssen. Das Leitungsorgan informiert darüber hinaus auch den Nutzausschuss und die zuständige Behörde des Mitgliedstaates über die Nichteinhaltung dieser Normen;~~
- ~~erfüllt ein Bodenabfertigungsdienstleister oder ein selbst abfertigender Flughafennutzer binnen sechs Monaten nach Bekanntgabe dieser Kriterienliste die Mindestqualitätsnormen nicht vollständig, kann das Leitungsorgan des Flughafens nach Rücksprache mit dem Nutzausschuss den betreffenden Mitgliedstaat ersuchen, gegen diesen Bodenabfertigungsdienstleister bzw. den Flughafennutzer eine Geldbuße zu verhängen oder das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf diesem Flughafen oder in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuschränken oder vollständig zu untersagen. Ergreift der Mitgliedstaat auf das Ersuchen des Leitungsorgans des Flughafens hin Maßnahmen, setzt er unverzüglich die Kommission und die zuständige Behörde davon in Kenntnis.~~

(7a) ~~Das Leitungsorgan des Flughafens legt Art und Umfang aller für die Erfüllung der Mindestqualitätsnormen erforderlichen Tätigkeiten auf seinem Flughafen fest. Das Leitungsorgan des Flughafens konsultiert den Nutzausschuss des Flughafens im Hinblick auf die Festlegung von Art und Umfang dieser Normen und der Methode für die Bewertung ihrer Einhaltung. Vor der Einführung dieser Normen erhalten alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer eine Schulung, um die Einhaltung der Kriterien für die Mindestqualitätsnormen richtig bewerten zu können.~~

(7b) ~~Das Leitungsorgan des Flughafens unterrichtet den Nutzausschuss mindestens einmal pro Jahr darüber, in welchem Maße die Bodenabfertigungsdienstleister und die selbst abfertigenden Flughafennutzer die geltenden Mindestqualitätsnormen erfüllen.~~

(7c) ~~Unbeschadet der Absätze 1 bis 7 legt das Leitungsorgan des Flughafens bei der Beurteilung der Frage, ob der Bodenabfertigungsdienstleister die Qualitätsmindestanforderungen erfüllt, das Hauptaugenmerk auf die Sicherheitsaspekte und trifft im Einklang mit den Standardverfahren geeignete Vorkehrungen, falls die Flughafensicherheit als beeinträchtigt beurteilt wird.~~

(7d) ~~Alle Mindestqualitätsnormen einschließlich der quantitativen Kriterien (falls diese Anwendung finden) sind öffentlich zugänglich. Vor jeder Aktualisierung oder Änderung der Mindestqualitätsnormen konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens den Nutzausschuss des Flughafens und die auf dem Flughafen tätigen Bodenabfertigungsdienstleister. [Abänd. 332]~~

~~Artikel 33~~

~~Berichterstattungspflichten in Bezug auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten~~

(1) ~~Auf Flughäfen, die zumindest in drei aufeinander folgenden Jahren mindestens 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, erstatten die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer der Kommission über ihre betriebliche Leistung Bericht.~~

(2) ~~Die Kommission kann durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 42 detaillierte Spezifikationen zum Inhalt und zur Verbreitung der vorgeschriebenen Berichte festlegen. [Abänd. 333]~~

Artikel 34

Aus- und Fortbildung

(1) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer tragen dafür Sorge, dass ihre an der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten beteiligten Beschäftigten, einschließlich leitender und mit Aufsichtsfunktionen betrauter Mitarbeiter, regelmäßig ~~spezifische~~ **berufsspezifische** und wiederkehrende Schulungen besuchen, **die auf europäischer Ebene harmonisiert sind**, um ihnen die Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben **und die Verhütung von Unfällen und Verletzungen** zu ermöglichen. **In Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten, den Flughafenbetreibern und den Sozialpartnern legt ein zuständiges Organ oder eine zuständige Einrichtung der Union ehrgeizige und verbindliche Mindeststandards fest, um die höchstmögliche Qualität der**

Dienstag, 16. April 2013

Weiterbildung und Schulung der Beschäftigten im Sektor der Bodenabfertigung zu gewährleisten. Diese Standards werden regelmäßig aktualisiert und weiterentwickelt, um zur Qualität des Dienstbetriebs im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Krisenresistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr beizutragen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Betreiber herzustellen. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten überwachen die Einhaltung der Aus- und Fortbildungsstandards mittels angemessener Maßnahmen. Die Zulassung entsprechender Dienstleister kann ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt werden, bis die erforderlichen Standards am jeweiligen Flughafen erreicht werden. Dieses Verfahren dient zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im europäischen Luftverkehr. Wiederkehrende Schulungen können auf Kosten der betroffenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbstabfertigenden Flughafenutzer angeordnet werden. [Abänd. 334]

(2) Jeder an der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten beteiligte Mitarbeiter besucht **regelmäßig eine allgemeine theoretische und praktische Grundschulung sowie** eine für die ihm übertragenen Aufgaben relevante Schulung ~~von mindestens zweitägiger Dauer~~. **In Zusammenarbeit mit den betroffenen Flughafenbetreibern und Sozialpartnern legen die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten die Einzelheiten bezüglich der zusätzlichen flughafenspezifischen Schulungen, der Häufigkeit und der jeweiligen Mindestdauer dieser Schulungen fest. Das Bestehen eines fachpraktischen und eines fachtheoretischen Tests ist der Nachweis für den Erwerb der relevanten Fähigkeiten und Kenntnisse, die vermittelt wurden. Die Schulungskosten werden vollständig von den Arbeitgebern übernommen.** Jeder Mitarbeiter besucht die einschlägige Schulung, ~~wenn~~ **bevor** er eine neue Stelle antritt oder ~~ihm eine neue eine neu zugewiesene Aufgabe übertragen wird~~ **übernimmt**. [Abänd. 335]

(3) **Die spezifischen Inhalte der Tests und Schulungen sowie deren ordnungsgemäße Durchführung werden auf europäischer Ebene harmonisiert und reguliert sowie von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten überwacht.** Soweit für die betreffenden Bodenabfertigungsdienste relevant, ~~erstreckt~~ **erstrecken** sich die ~~Schulung~~ **Schulungen und Tests** zumindest auf folgende Bereiche: [Abänd. 336]

- a) Gefahrenabwehr einschließlich Sicherheitskontrolle, Betriebssicherheit, Sicherheitsausrüstung und Sicherheitsrisikomanagement;
- b) gefährliche Güter;
- c) luftseitige Sicherheit einschließlich Sicherheitsphilosophie, Sicherheitsvorschriften, Risiken, Humanfaktoren, luftseitige Markierungen und Beschilderung, Verhütung von Fremdkörperschäden, persönliche Schutzausrüstung, Unfälle/Vorfälle/Beinahe-Zusammenstöße sowie luftseitige Sicherheitsaufsicht;
- d) luftseitige Fahrausbildung, einschließlich allgemeiner Verantwortlichkeiten und Verfahren (Verfahren bei schlechten Sichtbedingungen), Fahrzeugausrüstung, Flughafenregeln und Gestaltung von Verkehrsfläche und Rollfeld;
- e) Betrieb, Verwaltung und Instandhaltung von Bodenmaterial;
- f) Kontrolle der Verladung, einschließlich umfassender Kenntnis der Gewichts- und Schwerpunktermittlung sowie Sensibilisierung hierfür, strukturelle Beladungsgrenzen, Ladeeinheiten, Massengutbeladung, Ladeplan, Gleichgewichtstabellen/-grafiken, Ladeanweisungsbericht, Ladungsbenachrichtigungen und Kontrolle der Verladung von Gefahrgütern;
- g) funktionelle Schulung in Fragen der Fluggastabfertigung, **unter besonderer Berücksichtigung der Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen, vor allem derjenigen mit eingeschränkter Mobilität oder einer Behinderung**, darunter Schulungen zur Fluggastbrücke sowie Information und Betreuung der Fluggäste gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 1107/2006; [Abänd. 337]
- h) funktionelle Schulung zur Gepäckabfertigung;
- i) Schulung zur Flugzeugabfertigung und -beladung;
- j) Flugzeugbewegung am Boden, einschl. Bodenmanöver, Betrieb der Einrichtungen, Verfahren der Verbindung und Trennung von Flugzeug und Bodengeräten, Einwinkzeichen für die Flugzeugbewegung am Boden, Lotsen des Flugzeugs und Unterstützung der Flugzeugbewegung am Boden;
- k) Fracht- und Postabfertigung einschließlich geltender Warenverkehrsverbote und -beschränkungen;
- l) Schulung zur Koordinierung des Turnarounds;
- m) Umweltschutz einschließlich Leckagekontrolle, Entsorgungsmanagement und Abfallbeseitigung;

Dienstag, 16. April 2013

- n) Notfallmaßnahmen, **Ersthelferschulung** und Krisenmanagement; [Abänd. 338]
- o) Berichtssysteme;
- p) Qualitätskontrolle bezüglich Outsourcing;

pa) Schutzmaßnahmen vor berufsbildtypischen Gesundheitsgefährdungen von Mitarbeitern der Bodenabfertigungsdienste. [Abänd. 339]

(4) Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer erstatten dem Leitungsorgan des Flughafens jährlich Bericht über die Einhaltung ihrer Verpflichtungen im Bereich der Aus- und Fortbildung.

Artikel 35

Unterauftragsvergabe

(1) Bodenabfertigungsdienstleister können unbeschadet der Absätze 2, 3 und 4 Unteraufträge vergeben. **Die Artikel 34 und 40 gelten ebenso für Unterauftragnehmer.** [Abänd. 340]

~~(2) Selbstabfertiger dürfen Unteraufträge für die Bodenabfertigung nur vergeben, wenn sie wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage sind, die Selbstabfertigung vorzunehmen.~~ [Abänd. 341]

(3) Unterauftragnehmer dürfen keine Unteraufträge für die Bodenabfertigung vergeben.

(4) Ein Bodenabfertigungsdienstleister im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 darf keine Unteraufträge für die Bodenabfertigung vergeben, es sei denn, er ist wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage, diese Bodenabfertigungsdienste zu erbringen.

(5) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen ~~oder mehrere~~ Unterauftragnehmer **für eine Dienstleistungskategorie** beschäftigen, tragen dafür Sorge, dass ~~die der~~ Unterauftragnehmer den Verpflichtungen von Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß dieser Verordnung ~~nachkommen~~ **nachkommt.** [Abänd. 342]

(5a) Eine Unterauftragsvergabe erfolgt nur an Auftragnehmer, deren Qualifikation und Zuverlässigkeit nachgewiesen wurde. [Abänd. 343]

(5b) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, sind für die Unterauftragsvergabe finanziell haftbar. [Abänd. 344]

(5c) Die Vergabestelle kann die Anzahl der Unterauftragsnehmer begrenzen, wenn Platz- oder Kapazitätsgründe dies erforderlich machen. [Abänd. 345]

(6) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen ~~oder mehrere~~ Unterauftragnehmer **für eine Dienstleistungskategorie** beschäftigen, melden dem Leitungsorgan des Flughafens den Namen ~~der~~ **des** betreffenden ~~Unterauftragnehmer~~ **Unterauftragnehmers** und ~~deren~~ **dessen** Tätigkeiten. [Abänd. 346]

(7) Beantragt ein Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Artikel 7 die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, so gibt er die Anzahl, die Tätigkeiten und die Namen der Unterauftragnehmer an, die er zu beschäftigen gedenkt.

Kapitel VII

Internationale Beziehungen

Artikel 36

Beziehungen zu Drittstaaten

(1) **Ein Mitgliedstaat kann die Pflichten, die sich aus dieser Verordnung gegenüber den Bodenabfertigungsdienstleistern und Flughafennutzern eines Drittlandes nach diesem Absatz ergeben, im Einklang mit dem Unionsrecht ganz oder teilweise aussetzen.** [Abänd. 348] ~~Die Kommission kann~~ Unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union

Dienstag, 16. April 2013

~~im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 43 Absatz 3 beschließen, dass Mitgliedstaaten zur Abstellung von diskriminierendem Verhalten eines Drittstaats Maßnahmen — darunter die vollständige oder teilweise Aussetzung des Rechts von Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern aus diesem Drittstaat auf Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste in ihrem Hoheitsgebiet — treffen müssen, wenn ein Drittstaat in Bezug auf den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste oder Selbstabfertigung offenbar [Abänd. 347]~~

- a) Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern eines Mitgliedstaats von Rechts wegen oder tatsächlich keine Behandlung gewährt, die der Behandlung vergleichbar ist, die der Mitgliedstaat den Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern des betreffenden Drittstaats auf seinen Flughäfen gewährt, oder
- b) Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern eines Mitgliedstaats von Rechts wegen oder tatsächlich eine ungünstigere Behandlung als seinen eigenen Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern gewährt, oder
- c) Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern aus anderen Drittstaaten eine günstigere Behandlung als Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern eines Mitgliedstaats gewährt.

(2) Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer aus Drittstaaten gelten als nach dem Recht dieses Drittstaats errichtete juristische oder natürliche Person, die ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung im Gebiet dieses Drittstaats hat.

(3) Die Union und/oder die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass beim Recht auf Marktzugang in Drittstaaten keine Diskriminierung zwischen Flughafennutzern aus der Union, die Dritten Bodenabfertigungsdienste erbringen, und anderen Bodenabfertigungsdienstleistern aus der Union besteht.

Kapitel VIII

Berichterstattungs- und Aufsichtspflichten

Artikel 37

Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 1. Juli jeden Jahres das Verzeichnis der Flughäfen mit Beschränkungen in Bezug auf den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 1. Juli jeden Jahres das Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß Kapitel IV zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer.

Artikel 38

Veröffentlichung von Flughäfen-Verzeichnissen

Die Kommission veröffentlicht am Ende jeden Jahres im Amtsblatt der Europäischen Union die folgenden Informationen:

- a) das Verzeichnis der Flughäfen der Union, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten;
- b) das Verzeichnis der Flughäfen der Union, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 500 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten;
- c) das Verzeichnis der dem gewerblichen Verkehr offenstehenden Flughäfen der Union;
- d) das Verzeichnis der Flughäfen mit Beschränkungen gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14;
- e) das Verzeichnis der gemäß Kapitel IV zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer.

Dienstag, 16. April 2013

Artikel 39

Bewertung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens ~~fünf Jahre~~ **drei Jahre** nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung einen Bericht über deren Anwendung vor. In dem Bericht werden insbesondere ~~etwaige erhebliche~~ **die** Auswirkungen auf die Qualität der Bodenabfertigungsdienste **sowie die** Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen behandelt. Der Bericht ~~enthält~~ **untersucht** die folgende Reihe von **folgenden** Indikatoren und Kriterien ~~für eine repräsentative Auswahl von Flughäfen~~: [Abänd. 349]

- a) durchschnittliche Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf Flughäfen der Union für die 11 Dienstleistungskategorien;
- b) Anzahl der selbst abfertigenden Flughafennutzer auf jedem Flughafen der Union für die 11 Dienstleistungskategorien;
- c) Anzahl der Flughäfen mit Beschränkung der Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister und Umfang der Beschränkung(en);
- d) Anzahl der Unternehmen, die über eine Zulassung eines Mitgliedstaates verfügen und ihrer Geschäftstätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat nachgehen;
- e) Ansichten der beteiligten Akteure zum Zulassungssystem (Zulassungskriterien, Aspekte der Durchführung, Preis, **Verwaltungsverfahren** usw.); [Abänd. 350]
- f) Anzahl der in der Union tätigen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer (Gesamtsumme);
- g) Preise und Managementsysteme für zentrale Infrastruktureinrichtungen auf jedem Flughafen;
- h) Marktanteil des Leitungsorgans des Flughafens am Bodenabfertigungsgeschäft auf jedem Flughafen für die 11 Dienstleistungskategorien;
- i) Marktanteil der Drittabfertigung anbietenden Flughafennutzer auf jedem Flughafen für alle Dienstleistungskategorien;
- j) sicherheitsrelevante Unfälle **und Vorkommnisse** mit Beteiligung von Bodenabfertigungsdiensten; [Abänd. 351]
- k) Ansichten der beteiligten Akteure zur Qualität der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen im Hinblick auf die Kompetenz des Personals, Umweltschutz, Gefahrenabwehr und die Koordinierung von Tätigkeiten (kollaborative Entscheidungsfindung, Notfallmaßnahmen, Aus- und Fortbildung, Unterauftragsvergabe);
- l) Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsunternehmen **auf jedem Flughafen der Union für die 11 in Anhang I genannten Dienstleistungskategorien; Überprüfung des Zusammenhangs zwischen von Bodenabfertigungsdiensten verursachten Verspätungen und Mindestqualitätsnormen**; [Abänd. 352]
- m) ~~Aspekte der Aus- und Fortbildung~~ **Aus- und Fortbildungsstand, anhand der in Artikel 34 Absatz 3 Buchstaben a bis pa dargelegten Bereiche; Überprüfung des Zusammenhangs zwischen von Bodenabfertigungsdiensten verursachten Verspätungen und Aus- und Fortbildungsstand**; [Abänd. 353]
- n) Personaltransfers und deren Auswirkungen auf den Beschäftigtenschutz, **insbesondere die Anzahl der transferierten Beschäftigten und die Anzahl der freiwillig ausgeschiedenen Beschäftigten bei einem Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste; die Entwicklung der Löhne bei transferierten Arbeitnehmern und die Anzahl von Arbeitsgerichtsprozessen im Zusammenhang mit Transfers**; [Abänd. 354]
- o) Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Sektor der Bodenabfertigung, **insbesondere die Gehalts- und Lohnentwicklung im Vergleich zur Entwicklung der Abfertigungspreise sowie im Vergleich zur Produktivitätsentwicklung der gesamten Bodenabfertigungsdienste am Flughafen und der einzelnen Dienstleister für Bodenabfertigungsdienste**. [Abänd. 355]

Dienstag, 16. April 2013

(2) Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Erfassung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht zusammen.

(3) Die Kommission kann, **in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament**, gestützt auf diesen Bericht entscheiden, ob eine Überarbeitung dieser Verordnung notwendig ist. [Abänd. 356]

Kapitel IX

Sozialschutz

Article 40

Sozialschutz

~~Unbeschadet der Anwendung dieser Verordnung und vorbehaltlich anderer Bestimmungen des Unionsrechts können die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um den Schutz der Arbeitnehmerrechte zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten sorgen durch entsprechende Rechtsakte dafür, dass Beschäftigte von Unternehmen, die Dritt-Bodenabfertigungs- oder Selbstabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau an sozialer Sicherheit und menschenwürdige Arbeitsbedingungen genießen, die auch im Fall einer Unterauftragsvergabe sowie von Dienstleistungsaufträgen gewährleistet werden. Stellen die zuständigen Behörden in einem Mitgliedstaat fest, dass die erforderlichen Standards an einem Flughafen nicht eingehalten werden, wird die Zulassung betreffender Dienstleister oder selbst abfertigender Dienste ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt, bis wieder das angemessene Niveau erreicht ist.~~ [Abänd. 361]

Kapitel X

Anfechtungen von Beschlüssen oder Einzelmaßnahmen

Artikel 41

Rechtsbehelfe

(1) Die Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls die Leitungsorgane von Flughäfen tragen dafür Sorge, dass jede Partei mit einem legitimen Interesse ein Beschwerderecht in Bezug auf die nach Artikel 6 Absatz 2 und den Artikeln 7 bis 10, 13, 23, 24, 27, 28, 31 oder 32 getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen hat.

(2) Eine Beschwerde kann bei einem nationalen Gericht oder einer anderen Behörde, die vom Leitungsorgan des betreffenden Flughafens verschieden und soweit zweckmäßig von dessen Aufsichtsbehörde unabhängig ist, vorgebracht werden. Soweit in dieser Verordnung vorgesehen, ist die unabhängige Aufsichtsbehörde mit der Beschwerde zu befassen.

Kapitel XI

Durchführungsbefugnisse und Befugnisübertragung

Artikel 42

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den Bedingungen dieses Artikels übertragen.

(2) Die in den Artikeln 22, 32 und 33 festgelegte Befugnisübertragung wird der Kommission ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung für einen unbefristeten Zeitraum gewährt.

(3) Die in Artikel 22, 32 und 33 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem in dem Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie diesen gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Dienstag, 16. April 2013

(5) Ein gemäß Artikel 22, Artikel 32 und Artikel 33 erlassener Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn innerhalb von zwei Monaten ab dem Tag seiner Übermittlung weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitteilen, dass sie keine Einwände haben. Dieser Zeitraum wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um zwei Monate verlängert.

Artikel 43

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

Kapitel XI

Schlussbestimmungen

Artikel 44

Aufhebung

Die Richtlinie 96/67/EG wird mit Wirkung ab dem Datum, zu dem diese Verordnung anwendbar wird, aufgehoben.

Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 45

Übergangsbestimmungen

- (1) Die gemäß Artikel 11 der Richtlinie 96/67/EG vor dem Datum, zu dem diese Verordnung anwendbar wird, ausgewählten Dienstleister behalten ihre Zulassung zu den in der Richtlinie 96/67/EG festgelegten Bedingungen bis zum Ende des ursprünglich geplanten Auswahlzeitraums.
- (2) Auf Flughäfen, auf denen gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 96/67/EG nur zwei Dienstleister je Dienstleistungskategorie ausgewählt wurden und auf denen gemäß Artikel 6 Absatz 2 dieser Verordnung mindestens drei Dienstleister ausgewählt werden müssen, wird ein Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 13 dieser Verordnung organisiert, so dass der dritte Dienstleister spätestens ~~ein Jahr~~ **drei Jahre** nach dem Datum, an dem diese Verordnung anwendbar wird, ausgewählt ist und den Dienstleistungsbetrieb aufnehmen kann. [**Abänd. 357**]
- (3) Die gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/67/EG erteilten Zulassungen gelten weiter bis zu deren Erlöschen, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren nach dem Datum, an dem diese Verordnung anwendbar wird.
- (4) Erhält ein Unternehmen eine Zulassung gemäß dieser Verordnung, so beantragt es innerhalb von zwei Monaten die Aufhebung etwaiger Zulassungen, die ihm gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/67/EG erteilt wurden. Läuft eine gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/67/EG erteilte Zulassung jedoch innerhalb von zwei Monaten nach Erteilung der neuen Zulassung gemäß dieser Verordnung aus, so ist das Unternehmen nicht verpflichtet, deren Aufhebung zu beantragen.
- (5) Artikel 26 dieser Verordnung gilt nicht für gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/67/EG erteilte Zulassungen.

Dienstag, 16. April 2013

Artikel 46

Inkrafttreten und Geltung

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

Diese Verordnung gilt ab dem (*)

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ... am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

VERZEICHNIS DER KATEGORIEN VON BODENABFERTIGUNGSDIENSTEN

1. Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfasst die folgenden Unterkategorien:
 - 1.1. die Vertretung bei und die Verbindungen zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Flughafennutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter;
 - 1.2. die Kontrolle der Verladung, Nachrichtenübermittlung und Telekommunikation;
 - 1.3. die Behandlung, Lagerung und Verwaltung von Ladeeinheiten;
 - 1.4. alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.
2. Die Fluggastabfertigung umfasst jegliche Art von Information und Betreuung — einschließlich ~~jener~~ Information und Betreuung im Rahmen des einschlägigen ~~EU-Rechts~~ Unionsrechts zu den Fluggastrechten — beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlussflügen, einschließlich der Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie der Registrierung des Gepäcks **und der Feststellung, dass das Gepäck dem betreffenden Reisenden gehört, zum Beispiel durch elektronische Kontrolle**, und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen. [Abänd. 358]
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 die folgenden Unterkategorien:
 - 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 Sicherheitsmaßnahmen;
 - 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 Sicherheitsmaßnahmen.
5. Die Vorfelddienste umfassen die folgenden Unterkategorien:
 - 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 luftseitigen Dienste erbringt;

(*) ~~18 Monate~~ **36 Monate** nach dem Datum ihrer Annahme. [Abänd. 357]

Dienstag, 16. April 2013

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 **sowie das Einladen und Ausladen von Rollstühlen oder sonstigen Mobilitätsgeräten oder Hilfsmitteln von Personen mit eingeschränkter Mobilität; [Abänd. 359]**

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 die folgenden Unterkategorien:

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 Bordausrüstung und deren Lagerung.

7. Die Betankungsdienste umfassen die folgenden Unterkategorien:

7.1. die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Treibstofflagerung, auch wenn diese neben dem Flughafen erfolgt, sowie Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen;

7.2. das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.

8. Die Stationswartungsdienste umfassen die folgenden Unterkategorien:

8.1. die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug;

8.2. spezielle, vom Flughafennutzer 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.

9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen die folgenden Unterkategorien:

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 folgende Unterkategorien:

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 Flughafennutzer verlangten Beförderungsdienste.

11. Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen die folgenden Unterkategorien:

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;

Dienstag, 16. April 2013

- 11.3. die Reinigung des Zubehörs;
- 11.4. die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.

ANHANG Ia

VERZEICHNIS DER MINDESTQUALITÄTSNORMEN

Die vom Leitungsorgan des Flughafens oder einem anderen in Artikel 32 genannten Organ festgelegten Mindestqualitätsnormen umfassen

1. Mindestanforderungen an die Qualität des Betriebs:

a) Passagierabfertigung

- maximale Wartezeit vor der Gepäckabfertigung. Die maximale Zeit kann für den gesamten Flughafen oder für bestimmte Terminals festgelegt werden;
- Höchstdauer des Transits von Passagieren zwischen zwei Flugzeugen;

b) Gepäckabfertigung:

- Höchstdauer bis zur Ausgabe des ersten Gepäckstücks. Die maximale Zeit kann für den gesamten Flughafen oder für bestimmte Terminals festgelegt werden;
- Höchstdauer bis zur Ausgabe des letzten Gepäckstücks. Die maximale Zeit kann für den gesamten Flughafen oder für bestimmte Terminals festgelegt werden;
- maximale Zeit bis zur Ausgabe des Gepäcks während des Transits zwischen zwei Flugzeugen. Die maximale Zeit kann für den gesamten Flughafen oder für bestimmte Terminals festgelegt werden;

c) Fracht- und Postabfertigung:

- Höchstdauer bis zur Ausgabe von Fracht- oder Poststücken. Die maximale Zeit kann für den gesamten Flughafen oder für bestimmte Terminals festgelegt werden;
- maximale Zeit bis zur Ausgabe von Fracht- oder Poststücken beim Transit zwischen zwei Flugzeugen. Die maximale Zeit kann für den gesamten Flughafen oder für bestimmte Terminals festgelegt werden;

d) Winterdienste:

- maximale Zeit für das Enteisen des Flugzeugs;
- Mindestreserve für Enteisungsflüssigkeit;

e) Vorfelddienste:

- maximale Zeit für das Boarding/das Aussteigen der Fluggäste aus dem Flugzeug;

f) Reinigungsdienste für die Beseitigung von Fremdkörpern und Abfall (engl. foreign objects debris — FOD).

2. Mindestqualitätsnormen im Bereich Schulung:

- regelmäßige Teilnahme an Schulungsangeboten des Flughafens zu den Themen Arbeiten im Sicherheitsbereich, Gefahrenabwehr und Sicherheit, Krisenmanagement sowie Umweltschutz.

3. Mindestanforderungen an die Qualität der Informationen und Hilfeleistungen für die Fluggäste:

- Informationsanzeige in Echtzeit über die Zeit bis zur Gepäckaussgabe;
- Informationsanzeige in Echtzeit über verspätete und gestrichene Flüge;
- Mindestzahl an Mitarbeitern, die Informationen am Gate erteilen können;

Dienstag, 16. April 2013

- *Mindestzahl an Mitarbeitern, die Beschwerden/Informationen über verlorene Gepäckstücke aufnehmen können.*
- 4. *Mindestanforderungen an die Qualität der Ausstattung:*
 - *Zahl und Verfügbarkeit von Fahrzeugen für den Fluggast-, Gepäck- und Flugzeugservice.*
- 5. *Mindestanforderungen an die Qualität des CDM-Systems:*
 - *Beteiligung am CDM-System des Flughafens.*
- 6. *Mindestanforderungen an die Qualität der Sicherheit:*
 - *Besitz eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und die Verpflichtung, es mit dem auf dem Flughafen genutzten Sicherheitssystem zu koordinieren;*
 - *Berichterstattung über Unfälle und Vorfälle.*
- 7. *Mindestanforderungen an die Qualität der Gefahrenabwehr:*
 - *Vorhandensein eines Managementsystems für Gefahrenabwehr gemäß den Vorschriften in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ⁽¹⁾ und die Verpflichtung, dieses System mit dem auf dem Flughafen genutzten Managementsystem für Gefahrenabwehr zu koordinieren.*
- 8. *Mindestanforderungen an die Qualität des Krisenplans:*
 - *Vorhandensein eines Krisenplans (u. a. für eventuellen heftigen Schneefall) und die Verpflichtung, dieses System mit dem auf dem Flughafen genutzten Krisenplan zu koordinieren.*
- 9. *Umwelt:*
 - *Berichterstattung über Vorfälle mit Auswirkungen auf die Umwelt (z. B. Auslaufen von Flüssigkeiten);*
 - *Gasemission aus den genutzten Fahrzeugen.*

[Abänd. 332]

P7_TA(2013)0117

Technische Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen im Skagerrak *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. April 2013 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte technische Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen im Skagerrak und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 850/98 und (EG) Nr. 1342/2008 des Rates (COM(2012)0471 — C7-0234/2012 — 2012/0232(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2016/C 045/31)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2012)0471),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 43 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0234/2012),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 14. November 2012 ⁽¹⁾,
- gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,

⁽¹⁾ ABL L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

⁽¹⁾ ABL C 11 vom 15.1.2013, S. 87.