



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

Brüssel, den 5. Dezember 2011 (06.12)

18008/11

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0397 (COD)**

**AVIATION 256
CODEC 2288**

VORSCHLAG

der	Europäischen Kommission
vom	2. Dezember 2011
Nr. Komm.dok.:	KOM(2011) 824 endgültig
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2011) 824 endgültig



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.12.2011
KOM(2011) 824 endgültig

2011/0397 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG 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)

{SEK(2011) 1439 endgültig}

{SEK(2011) 1440 endgültig}

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

1.1. Allgemeiner Kontext - Richtlinie des Rates von 1996

Bodenabfertigungsdienste umfassen sämtliche mit dem Luftverkehr zusammenhängende Tätigkeiten am Boden, die für einzelne Luftfahrtunternehmen an den Flughäfen ausgeführt werden, und erfüllen eine Schlüsselfunktion in der Luftverkehrskette. Sie schließen die folgenden 11 Dienstleistungskategorien ein:

- (1) Administrative Abfertigung am Boden und Überwachung;
- (2) Fluggastabfertigung;
- (3) Gepäckabfertigung;
- (4) Fracht- und Postabfertigung;
- (5) Vorfelddienste;
- (6) Reinigungsdienste und Flugzeugservice;
- (7) Betankungsdienste;
- (8) Stationswartungsdienste;
- (9) Flugbetriebs- und Besatzungsdienste;
- (10) Transportdienste am Boden;
- (11) Bordverpflegungsdienste (Catering).

Die effiziente Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist für Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Fluggäste gleichermaßen wichtig, und sie ist von zentraler Bedeutung für die effiziente Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur und für die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems im Allgemeinen.

Einige Schätzdaten zum Markt für Bodenabfertigungsdienste: Nach Schätzungen der Kommission und der beteiligten Akteure beläuft sich der Umsatz in der Bodenabfertigung (sämtliche Dienstleistungskategorien) weltweit auf 50 Mrd. EUR. Die Zahl der in diesem Sektor in Europa beschäftigten Personen wird auf mindestens 60 000 geschätzt¹. Für die Luftfahrtunternehmen stellen die Bodenabfertigungsdienste 5 bis 12 %² ihrer Betriebskosten dar.

¹ Schätzung der IAHA (Verband der unabhängigen Abfertiger) für die Verbandsmitglieder. Da nicht alle Bodenabfertigungsdienstleister Mitglied des IAHA sind, könnten in der Bodenabfertigung mehr als 110 000 Personen beschäftigt sein.

² Quelle: Konsultation der beteiligten Akteure und Marktbeobachtungs-Jahresberichte (Air market observatory - Annual reports), abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm.

1996 erließ die Europäische Gemeinschaft die Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft. Die Richtlinie war ein erster Schritt bei der stufenweisen Öffnung und Harmonisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste.

In der Vergangenheit wurde die Bodenabfertigung von Flughafenbetreibern oder Luftfahrtunternehmen vorgenommen. Heute werden Bodenabfertigungsdienste in Europa zunehmend von hierauf spezialisierten Unternehmen erbracht. Der Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste im Rahmen der Richtlinie beruht auf folgenden Grundsätzen:

- „Selbstabfertigungs-Freiheit“, d. h. die Möglichkeit für Luftfahrtunternehmen, auf jedem Verkehrsflughafen unabhängig von dessen Verkehrsvolumen Selbstabfertigung vorzunehmen. Allerdings können die Mitgliedstaaten auf Flughäfen mit mehr als 2 Mio. Fluggästen oder 50 000 Tonnen Fracht jährlich für vier Dienstleistungskategorien (nämlich Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste sowie Fracht- und Postabfertigung) die Selbstabfertigung mindestens zwei Nutzern vorbehalten.
- „Drittabfertigungs-Freiheit“, d. h. die Möglichkeit für Bodenabfertigungsdienstleister, auf Flughäfen mit mehr als 2 Mio. Fluggästen oder 50 000 Tonnen Fracht jährlich Dritten Dienstleistungen zu erbringen. Allerdings können die Mitgliedstaaten für die vier oben genannten Dienstleistungskategorien, die Beschränkungen unterworfen werden können, die Zahl der Dienstleister auf mindestens zwei pro Kategorie begrenzen.

1.2. Begründung des Vorschlags

Die Kommission hat die Richtlinie mehreren Prüfungen unterzogen, wonach diese die wichtigsten angestrebten Ziele im Hinblick auf die Liberalisierung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen erreicht hat: Die Zahl der Dienstleister ist angestiegen, und die Preise für Bodenabfertigungsdienste gingen generell zurück. Den Luftfahrtunternehmen zufolge hat sich außerdem mit der größeren Auswahl an konkurrierenden Unternehmen die Dienstqualität verbessert.

Seit der Verabschiedung der Richtlinie 1996 haben sich die Rahmenbedingungen für Bodenabfertigungsdienste sehr stark gewandelt. Vor dem Hintergrund des rasch zunehmenden Luftverkehrsvolumens und entsprechender Kapazitätsengpässe gewinnt die Frage der Effizienz und Qualität der auf Flughäfen erbrachten Dienstleistungen wie z. B. der Bodenabfertigungsdienste neue und verstärkte Bedeutung.

Im Rahmen der Initiative Einheitlicher Europäischer Luftraum der Europäischen Union, mit der die europäische Flugsicherungsarchitektur reformiert werden soll, um den künftigen Kapazitätsbedarf zu decken und künftigen Sicherheitserfordernissen zu genügen, wird die Bedeutung der Integration zentraler Infrastrukturen wie Flughäfen in ein systemumfassendes Gate-to-Gate-Konzept anerkannt. Neueren Statistiken zufolge gehen 70 % der Verspätungen auf Bodenzeiten (Turnarounds) auf den Flughäfen zurück. Das Gate-to-Gate-Konzept ist darauf ausgerichtet, sämtliche Phasen eines Fluges von Flughafen zu Flughafen, einschließlich der Bodenabfertigungsdienste, zu optimieren und zu integrieren, um die Qualität der Luftverkehrs im Hinblick auf Verspätungen, Kosten, Umweltauswirkungen und Sicherheit zu verbessern.

Daneben haben die aufeinander folgenden Krisen, unter denen der Luftverkehr in den letzten 10 Jahren schwer zu leiden hatte, deutlich gemacht, dass Handlungsbedarf besteht. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise haben sich sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Luftverkehrsbranche um Kostenminimierung bemüht. Gleichzeitig erfordert die Gefahr von Terroranschlägen höhere Sicherheitsniveaus. Und schließlich verdeutlichen extreme meteorologische Bedingungen die Notwendigkeit einer verstärkten Koordinierung des Bodenabfertigungsbetriebs auf Flughäfen.

Die von der Kommission durchgeführte Konsultation zur bestehenden Richtlinie und die anschließende Bewertung (Einzelheiten nachfolgend) haben gezeigt, dass der bestehende Rechtsrahmen seinen Zweck nicht mehr erfüllt. Die Problematik hat zwei Aspekte: *(i) die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist aufgrund von Zugangs- und Expansionshindernissen nicht effizient; (ii) die Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste hält nicht Schritt mit den sich wandelnden Erfordernissen in Bezug auf Zuverlässigkeit, Resistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr sowie Umweltschutz.*

1.3. Ziel des Vorschlags

In der Folgenabschätzung und der Zusammenfassung derselben, die diesen Vorschlag begleiten, werden die mit der Verabschiedung dieser Verordnung verknüpften allgemeinen und spezifischen Ziele dargelegt. Das allgemeine Ziel besteht darin, die Effizienz und die Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste für die unmittelbaren Nutzer (Luftfahrtunternehmen) und die Endnutzer (Fluggäste und Spediteure) auf EU-Flughäfen zu verbessern.

Im Einzelnen werden folgende spezifische Ziele verfolgt:

- (1) Es soll sichergestellt werden, dass den Luftfahrtunternehmen auf EU-Flughäfen eine größere Auswahl an Bodenabfertigungslösungen offensteht.
- (2) Die nationalen Verwaltungsregelungen für den Markteintritt (Zulassungen) sollen geklärt und harmonisiert werden.
- (3) Auf Ebene der Flughäfen sollen einheitliche Rahmenbedingungen für Bodenabfertigungsunternehmen, die unterschiedlichen rechtlichen Regelungen unterliegen, sichergestellt werden.
- (4) Die Koordinierung zwischen Abfertigern auf dem Flughafen (Flughafenbetreiber als Bodenkoordinatoren im EU-Luftverkehrsnetz als Teil des Gate-to-Gate-Konzepts) soll verbessert werden.
- (5) Der Rechtsrahmen für die Aus- und Fortbildung sowie den Transfer von Personal soll geklärt werden.

1.4. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Der Vorschlag betrifft die Verabschiedung einer Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen. Die bestehende Richtlinie 96/67/EG soll durch die neue Verordnung ersetzt und aufgehoben werden. Bodenabfertigungsdienste sind nicht unmittelbar Gegenstand anderer Rechtsvorschriften.

1.5. Vereinbarkeit mit der Politik und den Zielen der Europäischen Union in anderen Bereichen

Diese Initiative ist eine für die Realisierung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der im Weißbuch der Kommission „*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*“ beschrieben wird, notwendige Maßnahme. Sie ist auch Teil des Flughafenpakets, das im Arbeitsprogramm der Kommission für 2011³ als Maßnahme von strategischer Bedeutung für die Erschließung des Wachstumspotenzials des Binnenmarktes ermittelt wurde.

2. ERGEBNISSE DER BERATUNGEN MIT DEN INTERESSIERTEN PARTEIEN UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

2.1. Anhörung interessierter Kreise

2.1.1. Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission konsultierte alle betroffenen Akteure zu den verschiedenen Möglichkeiten der Überarbeitung der Richtlinie im Rahmen einer Anhörung am 6. April 2006 im Anschluss an eine schriftliche Konsultation.

Am 24. Januar 2007 nahm die Kommission einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie⁴ an, der bestätigte, dass die Hauptziele der Richtlinie zwar erreicht wurden, jedoch negative Tendenzen bestünden.

Die Kommission nahm zwischen November 2009 und September 2010 eine Konsultation der beteiligten Akteure zum Funktionieren der Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen und zu möglichen Optionen für die Überarbeitung der Richtlinie vor.

Am 16. November fand eine Sitzung der Arbeitsgruppe Bodenabfertigung des Ausschusses für den sektoralen Dialog (über die Zivilluftfahrt) statt. Im Anschluss an diese Sitzung gaben drei der vier wichtigsten Vertreter eine gemeinsame Erklärung⁵ ab, worin Verbesserungen des derzeitigen Ausschreibungssystems sowie eine Sozialklausel zum Transfer von Personal bei teilweisem oder vollständigem Auftragsverlust gefordert wurden.

2.1.2. Zusammenfassung der Antworten

Eine Zusammenfassung der Konsultation sowie die einzelnen Beiträge finden sich hier:

http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm.

³ KOM(2010) 623.

⁴ KOM(2006) 821 endg.

⁵ Erklärung vom 7. April 2011 der EU-Handelsverbände, die die Flughäfen (ACI-Europe), die unabhängigen Abfertiger (IAHA) und die Gewerkschaften (European Transport Federation, ETF) vertreten. abrufbar unter <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%20070411.pdf>.

Die Konsultationen haben verdeutlicht, dass die Interessen der verschiedenen beteiligten Akteure auseinander laufen.

Die Luftfahrtunternehmen haben die Notwendigkeit eines stärker wettbewerbsorientierten Marktes betont. Sie zeigten sich befriedigt über die nach Einführung der Richtlinie festzustellende allgemein zunehmende Auswahl an Bodenabfertigungsdienstleistern, hoben jedoch hervor, dass diese Tendenz nicht in ganz Europa zu beobachten ist.

Vor dem Hintergrund der Verschlechterung der Beschäftigungsstabilität in dem Sektor forderten die in der Bodenabfertigung Beschäftigten Lösungen für die sozialen Herausforderungen (insbesondere den Transfer von Personal) und äußerten Besorgnis im Hinblick auf eine übermäßige Öffnung für den Wettbewerb, die sich auf die Arbeitsbedingungen auswirken könnte.

Die Flughafenbetreiber forderten eine bessere Koordinierung auf Flughäfen und äußerten den Wunsch, eindeutig als Bodenkoordinatoren anerkannt zu werden. Einige Flughafenbetreiber lehnten jede weitere Marktöffnung vorwiegend deshalb ab, weil dies nach ihrer Auffassung die Qualität auf ihren Flughäfen beeinträchtigen und ihre Kosten erhöhen würde.

Die unabhängigen Bodenabfertiger betonten die Notwendigkeit eines faireren Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Bodenabfertigungsdienstleistern. Sie sprachen sich insbesondere für strengere Anforderungen in Bezug auf die von Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen erbrachten Bodenabfertigungsdienste aus.

Fast alle Beteiligten forderten eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität.

2.2. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die kontinuierliche Beobachtung der Anwendung der Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste durch die Kommission wurde von mehreren externen Studien begleitet, deren Ergebnisse auf der Internetseite der Kommission verfügbar sind. Insbesondere hat die Kommission gemäß der Aufforderung des Europäischen Parlaments in dessen Entschließung vom 11. Oktober 2007⁶ im Zeitraum 2008-2009⁷ eine umfassende Studie zur Umsetzung und zu den Auswirkungen der Richtlinie durchgeführt, wobei der Schwerpunkt auf den Aspekten Beschäftigung, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr lag. Ferner hat die Kommission 2010 eine weitere Studie über deren etwaige Änderung durchgeführt⁸.

2.3. Folgenabschätzung

Die Folgenabschätzung bietet einen Überblick über die verschiedenen betrachteten Optionen. Um zu prüfen, wie die Richtlinie 96/67/EG geändert werden könnte, wurden (neben der

⁶ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. Oktober 2007 zum Thema „Flughafenkapazität und Bodenabfertigung: der Weg zu mehr Effizienz“ (2007/2092(INI)), abrufbar unter: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0433+0+DOC+XML+V0//DE>.

⁷ „Study on the impact of Directive 96/67/EC on Ground Handling Services 1996-2007“, Airport Research Center, Februar 2009, abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ „Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports“, Steer Davies Gleave, Juni 2010, abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

Option der Beibehaltung des bestehenden Rechtsrahmens) vier Maßnahmenpakete in Betracht gezogen.

Das Maßnahmenpaket 1 würde das System über minimale Änderungen der Richtlinie und nach Möglichkeit durch die Bereitstellung von Leitlinien verbessern. Es umfasst die vollständige Öffnung des Marktes für Selbstabfertigung, Leitlinien zu den Zulassungsanforderungen, klarere Begriffsbestimmungen und detailliertere Anforderungen in Bezug auf die buchmäßige Trennung, zentrale Infrastruktureinrichtungen, Unterauftragsvergabe und den Nutzerausschuss (Airport Users' Committee, AUC)⁹. Im Hinblick auf die Koordinierung auf Ebene der Flughäfen enthält das Paket Leitlinien zur Unterauftragsvergabe sowie vereinheitlichte Ausschreibungskriterien. Daneben stellt das Paket ein Mindestniveau für die Aus- und Fortbildung sowie die Konsultation der Arbeitnehmervertreter zu Ausschreibungen sicher.

Das Maßnahmenpaket 2 soll das derzeitige System durch ein Bündel ehrgeizigerer Maßnahmen verbessern. Es sieht die vollständige Öffnung des Marktes für Selbstabfertigung und die Steigerung der Zahl der Dienstleister für die Drittabfertigung auf Großflughäfen mit diesbezüglichen Beschränkungen auf mindestens drei vor. Daneben sind die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und vereinheitlichte Ausschreibungskriterien, ein besseres Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen, die rechtliche Trennung der Flughafenbetreiber und längere Laufzeiten für Ausschreibungen vorgesehen. Das Paket enthält neue Vorschriften zur Unterauftragsvergabe und regelt die Rolle der Flughafenbetreiber im Gesamtbetrieb (einschließlich etwaiger Mindestanforderungen) sowie die Berichterstattungspflichten in Bezug auf die erbrachte Leistung. Daneben enthält es Mindestanforderungen an die Aus- und Fortbildung und sieht für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit vor, für Dienste, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, Personaltransfers zu gleichen Bedingungen vorzunehmen.

Das Maßnahmenpaket 2' ähnelt dem Maßnahmenpaket 2, sieht aber für die ermittelten weniger kontroversen Problembereiche andere Maßnahmen vor. Der Unterschied liegt in der Zulassung auf EU-Ebene und die auf EU-Ebene festgelegten Mindestanforderungen an die Qualität.

Das Maßnahmenpaket 3 soll das derzeitige System durch politische Maßnahmen hoher Intensität verbessern und eine vollständige Harmonisierung des Rechtsrahmens für den Markt der Bodenabfertigungsdienste bewirken: vollständige Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste und einheitlicher Marktzugang durch ein besseres Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen, Einführung einer EU-Zulassung, Abschaffung des Rechts von Flughafenbetreibern, auf ihrem Flughafen Bodenabfertigungsdienste zu erbringen. Im Hinblick auf die Koordinierung des Flughafenbetriebs enthält das Paket neue Vorschriften zur Unterauftragsvergabe und regelt die Rolle der Flughafenbetreiber im Gesamtbetrieb (einschließlich etwaiger Mindestanforderungen) sowie die Berichterstattungspflichten in Bezug auf die erbrachte Leistung. Dieses Paket sieht den vollständigen Transfer von Personal in Ausschreibungsverfahren und die Entlassung wichtiger Mitarbeiter vor.

Den Empfehlungen des Ausschusses für Folgenabschätzung (IAB) wurde Rechnung getragen, wobei die meisten Änderungen die Notwendigkeit einer klareren Definition der

⁹ Der AUC ist ein auf jedem Flughafen eingesetzter Ausschuss der Vertreter der Flughafenutzer (d. h. der Luftfahrtunternehmen).

Problemstellung, die Klärung der Sozialschutzbestimmungen beim Transfer von Beschäftigten, die Einführung eines breiteren Spektrums an praktikablen politischen Handlungsoptionen und einen intensiveren Vergleich dieser Optionen betrafen.

Wie die Folgenabschätzung zeigt, können die ermittelten Ziele nur durch das Maßnahmenpaket 2 in befriedigender Weise erreicht werden. Die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen müssen in angemessener Weise ausbalanciert werden. Dieses Maßnahmenpaket bildet die Grundlage dieses Vorschlags.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Vollständige Öffnung des Marktes für Selbstabfertigung und auf Großflughäfen Erhöhung der Mindestzahl der Dienstleister auf drei

Die Richtlinie 96/67/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten, für vier Dienstleistungskategorien die Selbstabfertigung oder Drittabfertigung auf mindestens zwei Dienstleister zu beschränken. Infolgedessen haben Luftfahrtunternehmen auf manchen Flughäfen für jeden dieser Dienste nur die begrenzte Auswahl zwischen zwei Dienstleistern, wobei sie nicht immer die Befugnis zur Selbstabfertigung haben.

Die Selbstabfertigung sollte jedem Flughafenutzer erlaubt sein. Außerdem sollten auf Großflughäfen mit mindestens 5 Mio. Fluggästen oder 100 000 Tonnen Fracht jährlich nicht weniger als drei Dienstleister zur Drittabfertigung befugt sein.

Gegenseitige Anerkennung von Zulassungen mit einheitlichen Anforderungen

Drei Viertel der Mitgliedstaaten haben Zulassungssysteme eingerichtet, die zu zahlreichen unterschiedlichen Verwaltungsvorschriften führen, die Bodenabfertigungsdienstleister oder selbst abfertigende Flughafenutzer in der EU erfüllen müssen. Die gegenseitige Anerkennung nationaler Zulassungen mit harmonisierten Anforderungen wird die Verwaltungskosten für die Betreiber reduzieren und Marktzugangshindernisse abbauen.

Besseres Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen¹⁰

Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind für die Leistungsfähigkeit der Bodenabfertigung von wesentlicher Bedeutung. In Ermangelung eines klaren Rechtsrahmens kann es zur Verzerrung des Wettbewerbs auf dem Markt der Bodenabfertigungsdienste kommen. Der Vorschlag umfasst klare Bestimmungen für die Definition der zentralen Infrastruktureinrichtungen und die Festlegung der Entgelte, die von den Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Luftfahrtunternehmen für deren Nutzung erhoben werden.

Rechtliche Trennung von Flughäfen und Bodenabfertigung

Erbringt ein Flughafenbetreiber selbst Bodenabfertigungsdienste, so sollte sichergestellt sein, dass die vom Flughafen erbrachten Bodenabfertigungsdienste nicht in unbilliger Weise vom Flughafenbetrieb profitieren.

¹⁰ Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind Infrastrukturen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität bzw. aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können.

Das derzeit bestehende System der buchmäßigen Trennung der Tätigkeitsbereiche von Flughäfen, die Bodenabfertigung leisten, ist sehr schwer zu überwachen und scheint zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs unzureichend zu sein. Durch den Vorschlag sollen Flughäfen verpflichtet werden, ihre Bodenabfertigungsdienste durch eine vom Flughafenbetrieb getrennte Rechtsperson erbringen zu lassen.

Verbessertes Ausschreibungsverfahren

Der derzeit geltende Höchstzeitraum von sieben Jahren, für den ein Dienstleister für Bodenabfertigungsdienste, die Beschränkungen unterliegen, ausgewählt wird, wird insbesondere zur Amortisierung der Kosten von Bodengerät als unzureichend empfunden. Der Vorschlag sieht eine Verlängerung dieses Höchstzeitraums auf 10 Jahre vor.

In dem Vorschlag werden die Einzelheiten des Verfahrens zur Auswahl der Dienstleister für Beschränkungen unterliegende Diensten weiter ausgeführt, um eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten und sicherzustellen, dass tatsächlich die am besten zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten geeigneten Unternehmen ausgewählt werden.

Bei der Auswahl des Dienstleisters für Beschränkungen unterliegenden Bodenabfertigungsdiensten ist der AUC zu konsultieren. Der Vorschlag enthält Bestimmungen in Bezug auf Verfahrensregeln für den Nutzausschuss, um für Luftfahrtunternehmen, die auch Bodenabfertigungsdienste anbieten, jeglichen Interessenkonflikt zu vermeiden.

Klärung der Regeln für die Unterauftragsvergabe

Die Vergabe von Unteraufträgen verschafft den Bodenabfertigungsdienstleistern zwar manchmal mehr Flexibilität, doch kann insbesondere die weitere Unterauftragsvergabe durch Subunternehmer zu Kapazitätsengpässen und Beeinträchtigungen der Sicherheit führen.

Deshalb enthält der Vorschlag klare Regeln für die Unterauftragsvergabe, die den Bodenabfertigungsdienstleistern die Beauftragung von Subunternehmen erlauben, die Unterauftragsvergabe durch Flughäfen und selbst abfertigende Luftfahrtunternehmen aber auf Fälle höherer Gewalt beschränken und die weitere Unterauftragsvergabe durch Subunternehmer verbieten.

Rolle des Leitungsorgans des Flughafens bei der Koordinierung von Bodenabfertigungsdiensten

Die letztjährige Luftverkehrskrise aufgrund der extremen meteorologischen Bedingungen verdeutlichen die Notwendigkeit einer verstärkten Koordinierung des Bodenabfertigungsbetriebs auf Flughäfen. Auf einigen Flughäfen war ein geringes Maß an Krisenresistenz zu beobachten, auch im Hinblick auf die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten. Probleme auf einem Flughafen haben starke Folgewirkungen auf das Gesamtnetz, weshalb eine Verbesserung der Resistenz in Krisensituationen um so wichtiger ist.

Die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung sollte beim Leitungsorgan des betreffenden Flughafens liegen. Auf Großflughäfen, die für das europäische Luftverkehrsnetz von besonderer Bedeutung sind, muss das Leitungsorgan gewährleisten, dass diese Tätigkeiten durch kollaborative Entscheidungsfindung (Collaborative Decision Making, CDM) und einen geeigneten Krisenplan koordiniert werden.

Regelung der Zuständigkeit von Flughafenbetreibern für die Mindestanforderungen an die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten in einem delegierten Rechtsakt

Ist die Qualität der Bodenabfertigungsdienste eines Dienstleisters unzureichend, so kann dies das Flughafensystem zum Nachteil sämtlicher Beteiligten in der Luftfahrtbranche beeinträchtigen. Die beteiligten Akteure bezeichneten das Fehlen gemeinsamer Mindestqualitätsnormen für alle Bodenabfertigungsdienstleister auf einem Flughafen als ein Defizit der bestehenden Richtlinie.

Der Vorschlag sieht die Festlegung gemeinsamer Mindestqualitätsnormen für die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten vor, die von allen Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern erfüllt werden müssen.

Regelung der Berichterstattungspflichten in Bezug auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten in einem delegierten Rechtsakt

Anhand ausreichender, unabhängiger und zentraler Daten zur Qualität von Bodenabfertigungsdiensten können die geeigneten künftigen politischen Maßnahmen ermittelt werden. Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer sollten verpflichtet werden, über die Qualität ihrer Bodenabfertigungsdienste Bericht zu erstatten.

Obligatorische Mindestausbildung der Beschäftigten

In einem arbeitsintensiven Sektor wie der Bodenabfertigung hat die kontinuierliche Weiterbildung und Schulung der Mitarbeiter starke Auswirkungen auf die Dienstqualität. Umgekehrt steigt durch schlecht ausgebildetes Personal das Risiko einer geringen Dienstqualität und insbesondere einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit und Gefahrenabwehr im Rahmen von Bodenabfertigungsdiensten. Durch den Vorschlag werden Mindestanforderungen an die Aus- und Fortbildung von Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Luftfahrtunternehmen eingeführt, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Betreiber herzustellen.

Möglichkeit der Mitgliedstaaten, bei Ausschreibungsverfahren die Übernahme von Personal zu gleichen Bedingungen vorzuschreiben

Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union¹¹ besteht derzeit keine Klarheit darüber, welche Maßnahmen die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, treffen können.

Die Bodenabfertigungsbranche verzeichnet eine hohe Personalfuktuation, die teilweise auf die Richtlinie zurückzugehen scheint. Die im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens zum Erbringen von Diensten, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, ausgewählten Dienstleister werden nur für einen begrenzten Zeitraum zur Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit befugt. Das Ausschreibungssystem scheint daher die Personalfuktuation zu fördern. 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 zum Übergang von Unternehmen hinaus für die Personalübernahme gelten, und den Mitgliedstaaten die Sicherstellung angemessener Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen.

3.2. Rechtsgrundlage

Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 100 AEUV.

¹¹ Rechtssache C-460/02, Kommission / Italien, Urteil vom 9. Dezember 2004. Rechtssache C-386/03, Kommission / Deutschland, 14. Juli 2005.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichender Weise erreicht werden, da die Luftfahrtunternehmen in einem Luftverkehrsbinnenmarkt operieren, während die Bodenabfertigungsdienstleister auch auf einem europäischen oder internationalen Markt tätig sind. Der Rechtsrahmen für Bodenabfertigungsdienste kann nicht auf einem niedrigeren Rechtsetzungsniveau angegangen werden. Jede isolierte Maßnahme eines Mitgliedstaats würde das Funktionieren des Binnenmarktes potenziell beeinträchtigen.

Durch Maßnahmen auf Ebene der EU können die Ziele des Vorschlags besser erreicht werden. Die europäischen Regeln zu Bodenabfertigungsdiensten sind eine wesentliche Ergänzung der dem europäischen Luftverkehrsbinnenmarkt zu Grunde liegenden europäischen Rechtsvorschriften, da ein faires, transparentes und nicht diskriminierendes System für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für eine effiziente, qualitativ hochwertige Bodenabfertigung – der in der Luftverkehrskette eine Schlüsselfunktion zukommt – von entscheidender Bedeutung ist.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit. Die zusätzlichen Belastungen für die Wirtschaftsakteure und nationalen Behörden beschränken sich auf das zur Steigerung der Effizienz und Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste notwendige Maß. Der Vorschlag ist zwar mit erheblichen Kosten für das verbesserte Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen, die rechtliche Trennung von Flughäfen und Bodenabfertigung sowie die Berichterstattungspflichten verbunden, doch ist zu erwarten, dass diese durch die im Gegenzug erreichten erheblichen wirtschaftlichen Vorteile und Qualitätsgewinne kompensiert werden.

3.5. Wahl des Instruments

Das vorgeschlagene Instrument ist eine Verordnung. Andere Instrumente wären nicht angemessen. Angesichts der neu entstandenen Notwendigkeit harmonisierter Qualitätsnormen auf Flughäfen zur Umsetzung des Gate-to-Gate-Konzepts sowie einer weiteren Harmonisierung der Marktzugangsbedingungen zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs auf dem Markt der Bodenabfertigungsdienste ist die 1996 mit der Wahl des Instruments der Richtlinie erzielte Flexibilität nicht mehr zweckmäßig.

Das Rechtsinstrument muss unmittelbar gelten.

Eine Verordnung bewirkt die notwendige Harmonisierung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste auf EU-Ebene und löst damit eines der ermittelten Probleme. Die im bestehenden Rechtsrahmen ermittelten Probleme gehen größtenteils auf unterschiedliche Umsetzung in den Mitgliedstaaten zurück.

Daher ist das zweckmäßigste Rechtsinstrument eine Verordnung, da alternative Optionen zum Erreichen der angestrebten Ziele nicht ausreichend wären.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. FAKULTATIVE ANGABEN

5.1. Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Die Annahme des Vorschlags führt zur Aufhebung der bestehenden Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft.

5.2. Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG 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 Sozialausschusses¹²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

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 Gemeinschaft¹⁴ sieht eine schrittweise Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste vor.
- (2) Flughäfen und Bodenabfertigungsdienste sind für das ordnungsgemäße Funktionieren 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.
- (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.

¹² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁴ ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

- (4) Dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“¹⁵ 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.
- (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.
- (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.
- (11) In einigen Fällen können die Sachzwänge in Bezug auf Flugsicherheit, Gefahrenabwehr, Kapazität und Raumangebot so groß sein, dass weitere 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

¹⁵ KOM(2011) 144 endg.

das Recht haben, Freistellungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zu beantragen.

- (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.
- (14) Die Flughafennutzer sollten bei der Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister konsultiert werden, da sie unmittelbar von Qualität und Preis der Bodenabfertigungsdienste betroffen sind.
- (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.
- (17) Derzeit ist nicht zweifelsfrei geklärt, ob die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste, die einer Zugangsbeschränkung 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 zum Übergang von Unternehmen hinaus für die Personalübernahme gelten, und so den Mitgliedstaaten die Sicherstellung angemessener Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen.
- (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 abfertigenden Flughafennutzer über die notwendige wirtschaftliche Solidität, Zuverlässigkeit, 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.
- (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 die Flughafennutzer regelmäßig zur Definition der Infrastruktur und zur Höhe der Entgelte konsultieren.
- (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 ihre Bodenabfertigungsdienste einerseits und Verwaltung und Betrieb der Infrastrukturen andererseits jeweils bei separaten Rechtspersonen angesiedelt sind.
- (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.
- (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.
- (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 abfertigenden Flughafennutzern einzuhalten sind.
- (27) Zur Steigerung der Leistung auf der gesamten Luftverkehrskette und zur Verwirklichung des Gate-to-Gate-Konzepts sollten die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden 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. Deshalb sollten Mindestanforderungen an die Aus- und Fortbildung festgelegt werden, um die Qualität des Dienstbetriebs im Hinblick auf Zuverlässigkeit,

Krisenresistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr zu gewährleisten und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Betreiber herzustellen.

- (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, 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 Beschäftigten von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten.
- (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 Artikel 290 des Vertrags 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 eingesetzten Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog, durchführt.
- (33) Wenn die Kommission delegierte Rechtsakte vorbereitet und entwirft, sollte dafür gesorgt sein, dass die einschlägigen Dokumente gleichzeitig, pünktlich und ordnungsgemäß an das Europäische Parlament und den Rat übermittelt werden.
- (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 kontrollieren¹⁶, ausgeübt werden.

¹⁶ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (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 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.
- (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 den 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 der 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 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;
- (f) „Bodenabfertigungsdienstleister“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die Dritten Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt;
- (g) „zentrale Infrastruktureinrichtungen“ bezeichnet bestimmte Anlagen und/oder Einrichtungen auf einem Flughafen, die aus technischen, ökologischen, Kosten- oder Kapazitätsgründen nicht geteilt oder mehrfach bereitgehalten werden können und deren Verfügbarkeit für die Leistungsfähigkeit der Bodenabfertigung notwendig ist;
- (h) „Unterauftragsvergabe“ bezeichnet den Abschluss eines Vertrages durch einen Bodenabfertigungsdienstleister in seiner Eigenschaft als Auftraggeber oder ausnahmsweise durch einen selbst abfertigenden Flughafennutzer mit einem als „Unterauftragnehmer“ bezeichneten Dritten, wonach der Unterauftraggeber Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien (oder Unterkategorien) zu erbringen hat;
- (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.

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. Jeder betroffene Flughafen setzt einen Ausschuss mit Vertretern der Flughafennutzer oder der diese vertretenden Organisationen ein (Nutzerausschuss).
2. Alle Flughafennutzer 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 Flughafennutzern herrühren, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen. Wird der Nutzerausschuss im Zuge des Auswahlverfahrens nach Artikel 8 und 9 konsultiert, so haben die Flughafennutzer, 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 Flughafennutzer auf einem Flughafen abgewickelten Verkehrsvolumen dessen Stimmengewicht 49 % aller Stimmen nicht übersteigt;
 - (b) das Stimmengewicht der selbst abfertigenden Flughafennutzer ein Drittel aller Stimmen nicht übersteigt.
5. Das Leitungsorgan des Flughafens stellt das Sekretariat des Nutzerausschusses.

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 Flughafenutzer 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.

Artikel III – Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste

ABSCHNITT 1 SELBSTABFERTIGUNG

Artikel 5 Selbstabfertigung

Jeder Flughafenutzer hat das Recht auf Selbstabfertigung.

ABSCHNITT 2 DRITTABFERTIGUNG

Artikel 6 Drittabfertigung

1. Bodenabfertigungsdienstleister haben auf jedem Flughafen, der zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 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 auf Flughäfen, die zumindest in den

drei vorangegangenen Jahren mindestens 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.

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 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. Fluggäste oder 100 000 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 nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste.
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 Drittstaaten mindestens während der ersten drei Jahre nach dem Jahr der Unterschreitung der Schwelle aufrecht.
7. Flughäfen, die in drei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten und deren jährliches Verkehrsaufkommen daraufhin unter die Schwelle von 5 Mio. Fluggästen oder 100 000 t Fracht jährlich absinkt, halten den Marktzugang für Drittstaaten mindestens während der ersten drei Jahre nach dem Jahr der Unterschreitung der Schwelle aufrecht.

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.
2. Vergabestelle ist
 - (a) das Leitungsorgan des Flughafens, sofern
 - dieses selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und
 - kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt kontrolliert und
 - in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist;
 - (b) in allen anderen Fällen eine vom Leitungsorgan des Flughafens unabhängige zuständige Behörde.
3. Der Nutzausschuss hat in keiner Phase des Auswahlverfahrens Zugang zu den Geboten der Bieter. Falls das Leitungsorgan des Flughafens nicht die Vergabestelle ist, hat es in keiner Phase des Auswahlverfahrens Zugang zu den Geboten der Bieter.
4. Nach Unterrichtung der Kommission kann der betreffende Mitgliedstaat 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.
5. Die öffentliche Ausschreibung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und so eingeleitet.
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).

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, die gemäß Kapitel IV über Zulassungsverfahren erteilt wurde.
 - (b) Der Bieter erbringt der Nachweis seiner Fähigkeit und verpflichtet sich schriftlich zur Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften, darunter arbeitsrechtliche Vorschriften, geltende Tarifverträge sowie auf dem Flughafen geltende Verhaltensregeln und Qualitätsanforderungen.
3. Die Vergabestelle trifft eine Vorauswahl der Bieter, die die Mindestkriterien des Qualifikationsverfahrens erfüllen.

Artikel 9 *Vergabeverfahren*

1. 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.
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 nichtdiskriminierend sein. Die Vergabestelle erstellt die Vergabekriterien nach Konsultation des Nutzausschusses und des Leitungsorgans des Flughafens, falls Letzteres nicht Vergabestelle ist.
3. Es gelten folgende Vergabekriterien:
 - (a) Kohärenz und Plausibilität des Wirtschaftsplans, die anhand von Musterkostenberechnungen 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 und Umweltfreundlichkeit von Ausrüstungen;
 - (d) Angemessenheit der personellen Ressourcen unter den Gesichtspunkten der Erfahrung der Mitarbeiter sowie der Angemessenheit von Schulungs-/Qualifizierungsprogrammen;
 - (e) Qualität der Informations- und Kommunikationstechnologien;
 - (f) Qualität der organisatorischen Planung;

(g) Umweltverträglichkeit.

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 Drittabfertigung oder den Betrieb von Selbstabfertigung bieten, werden im Zuge des Vergabeverfahrens nicht angehört.
7. Die Vergabestelle trägt dafür Sorge, dass die Vergabeentscheidung und deren Begründung bekannt gegeben werden.

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 Drittabfertigung 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 Nutzerausschusses diesen Zeitraum um höchstens sechs Monate verlängern. Nach Ablauf dieses Zeitraums erlischt die Gültigkeit der Befugnis.
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 zu unterrichten, so kann eine Geldbuße gegen ihn verhängt werden, sofern dieser sich nicht zurecht auf höhere Gewalt berufen kann.

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.
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 Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach Artikel 7 bis 10 unterziehen zu müssen. Am Ende dieses Fünfjahreszeitraums unterrichtet der Dienstleister die betreffende Vergabestelle ausreichend frühzeitig, und zwar mindestens sechs Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums. 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 ein, so finden Artikel 10 Absatz 4 und 5 Anwendung.

Artikel 12

Wahrung der Arbeitnehmerrechte im Falle des Transfers von Personal für Dienste, die Marktzugangsbeschränkungen unterliegen

1. Dieser Artikel gilt nur für Bodenabfertigungsdienste, für die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 oder 14 die Zahl der Dienstleister begrenzt hat.
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, so können die Mitgliedstaaten den Bodenabfertigungsdienstleistern, die daraufhin diese Dienste 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/EG¹⁷ des Rates zustünden.
3. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 2 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen Dienstleisters, die mit dem Erbringen von Diensten, für die der vorherige Dienstleister die Befugnis verloren hat, befasst waren und die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister aus freiem Willen akzeptieren.
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.
5. Macht ein Mitgliedstaat Auflagen nach Absatz 2, so sind in den Ausschreibungsunterlagen für das Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 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.
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.
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,

¹⁷ 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, ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

befasst waren und die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer aus freiem Willen akzeptieren.

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.
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.
10. Die Mitgliedstaaten können es den Sozialpartnern auf geeigneter Ebene überlassen, die praktischen Vorkehrungen zur Durchführung dieses Artikels im Wege einer ausgehandelten Vereinbarung festzulegen.
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 in demselben geographischen Gebiet liegen und
- (b) diese Flughäfen jeweils ein Verkehrsvolumen von mindestens 100 000 Fluggästen pro Jahr haben
- (c) und 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 EU-Vorschriften zu staatlichen Beihilfen unberührt.

ABSCHNITT 3 FREISTELLUNGEN FÜR DIE SELBST- UND DRITTABFERTIGUNG

Artikel 14 *Freistellungen*

1. Wenn auf einem Flughafen besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen, eine

Markttöffnung und/oder die Selbstabfertigung nicht in dem in dieser Verordnung vorgesehenen Ausmaß zulassen, 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 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht zu verzeichnen haben, eine oder mehrere Kategorien der in Artikel 6 Absatz 5 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;
- (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.

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 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 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 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.

Artikel 15

Konsultation der Bodenabfertigungsdienstleister und Flughafennutzer

Das Leitungsorgan des Flughafens organisiert ein Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan selbst, dem Nutzausschuss 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.

Kapitel IV – Zulassungsverfahren

Artikel 16

Erhalt einer ordnungsgemäßen, in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannten Zulassung

12. Auf Flughäfen, die zumindest in drei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, darf keinem Unternehmen die Genehmigung zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten als Bodenabfertigungsdienstleister 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.
13. Jeder Mitgliedstaat benennt eine von jeglichem Leitungsorgan des Flughafens unabhängige zuständige Behörde („Zulassungsbehörde“), die Zulassungen zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten erteilt.
14. Die Zulassungsbehörde erteilt Zulassungen nicht und erhält ihre Gültigkeit nicht aufrecht, wenn die Voraussetzungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind.

Artikel 17

Bedingungen für die Erteilung einer Zulassung

1. Einem Unternehmen wird 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 Zuverlässigkeit gemäß Artikel 19 erbringt,
 - (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.
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

5. 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.

6. 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.
7. 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.

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, notwendig sind.

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;
- (e) Verfahren des Sicherheits- und Qualitätsmanagements;
- (f) Standardabfertungsverfahren einschließlich Koordinierung mit Flughafennutzern und Flughafen-Leitungsorganen, Koordinierung von Tätigkeiten und spezifische Abfertungsverfahren 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.
2. Die Kommission kann durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 42 weitere Einzelheiten der Versicherungsanforderungen und Mindestdeckungsbeträge festlegen.

Artikel 23
Gültigkeit einer Zulassung

1. Die Gültigkeitsdauer einer Zulassung beträgt fünf Jahre.
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.
2. Die Zulassungsbehörde widerruft die Zulassung, falls der Bodenabfertigungsdienstleister der Zulassungsbehörde wissentlich oder leichtfertig Angaben übermittelt, die in einem wesentlichen Punkt falsch sind.

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.
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.
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.
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 des betreffenden Mitgliedstaats eine Entscheidung darüber beantragen, ob und in welchem Umfang die betreffende Infrastruktureinrichtung zentral verwaltet werden soll.
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.
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 der Richtlinie 200/12/EG Anwendung.

Artikel 28

Entgelte für die Nutzung zentraler Infrastruktureinrichtungen

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 erbrachte Dienstleistungen dar.
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. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:
 - (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, die Gesamtkosten der entgeltspflichtigen Dienste und die erwirtschafteten Kapitalerträge;
 - (e) jegliche Finanzierung von Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Entgelte beziehen, durch die öffentliche Hand;

- (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.
 6. Stimmt der Nutzerausschuss 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 des betreffenden Mitgliedstaats eine Entscheidung über die Höhe des Entgelts beantragen.
 7. Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde gemäß Absatz 6 mit einer Entscheidung über die Höhe von Entgelten befasst, so findet das Verfahren nach Artikel 6 der Richtlinie 200/12/EG Anwendung.

Artikel 29
Rechtliche Trennung

1. Auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, errichten das Leitungsorgan des Flughafens oder das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen, falls diese Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringen, für die Erbringung dieser Bodenabfertigungsdienste eine separate Rechtsperson.

Diese Rechtsperson muss in ihrer Rechtsform, Organisation und Entscheidungsfindung unabhängig sein von 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. 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 nach Absatz 1 darf 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, 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 Flughafennutzer, die Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen ihrer Luftverkehrstätigkeiten oder die den Flughafen nutzenden Fluggäste verbunden sind, z. B. das Erheben von Flughafengebühren, 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 Wirtschaftsprüfer, der öffentlich bestätigt, dass keine solche finanzielle Quersubventionierung 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.

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 abfertigenen Flughafennutzer die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 eingehalten werden.
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 abfertigenen Flughafennutzer sind die Mindestqualitätsnormen gemäß Artikel 32 einzuhalten;
 - (b) das Leitungsorgan des Flughafens trägt dafür Sorge, dass der Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenen Flughafennutzer

durch kollaborative Entscheidungsfindung (Collaborative Decision Making, CDM) und durch einen geeigneten Krisenplan koordiniert werden.

3. Dieser Artikel lässt die Wettbewerbsregeln der EU 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.

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 Leitungsorgan des Flughafens, einer Behörde oder einer anderen für die Flughafenaufsicht zuständigen Stelle erlassen werden.
3. Die Verhaltensregeln müssen folgenden Grundsätzen entsprechen:
 - (a) Sie sind in nicht diskriminierender Weise auf die verschiedenen Dienstleister und Nutzer anzuwenden.
 - (b) Sie müssen mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang stehen.
 - (c) Sie dürfen den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung tatsächlich nicht weiter als in dieser Verordnung vorgesehen einschränken.
4. Ein Mitgliedstaat kann gegebenenfalls auf Vorschlag des Leitungsorgans
 - (a) einem Bodenabfertigungsdienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten oder die Selbstabfertigung untersagen, falls dieser gegen die Verhaltensregeln verstößt;
 - (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 Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste fest.
3. Die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer halten diese Mindestqualitätsnormen ein. Außerdem halten die Flughafennutzer und Bodenabfertigungsdienstleister die Mindestqualitätsnormen in ihren Vertragsbeziehungen ein.
4. Die Mindestqualitätsnormen erstrecken sich insbesondere auf die folgenden Bereiche: betriebliche Leistung, Aus- und Fortbildung, Informationen und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, insbesondere gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ und (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹, kollaborative Entscheidungsfindung, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Notfallmaßnahmen und Umweltschutz.
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.
6. Die Mindestqualitätsnormen müssen den von der Kommission festgelegten Spezifikationen 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 Nutzerausschuss und die Bodenabfertigungsdienstleister.

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.

¹⁸ ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1.

¹⁹ ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1.

2. Die Kommission kann durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 42 detaillierte Spezifikationen zum Inhalt und zur Verbreitung der vorgeschriebenen Berichte festlegen.

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 und wiederkehrende Schulungen besuchen, um ihnen die Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben zu ermöglichen.
2. Jeder an der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten beteiligte Mitarbeiter besucht eine für die ihm übertragenen Aufgaben relevante Schulung von mindestens zweitägiger Dauer. Jeder Mitarbeiter besucht die einschlägige Schulung, wenn er eine neue Stelle antritt oder ihm eine neue Aufgabe übertragen wird.
3. Soweit für die betreffenden Bodenabfertigungsdienste relevant, erstreckt sich die Schulung zumindest auf folgende Bereiche:
 - (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 (LIR), Ladungsbenachrichtigungen und Kontrolle der Verladung von Gefahrgütern;
 - (g) funktionelle Schulung in Fragen der Fluggastabfertigung, darunter Schulungen zur Fluggastbrücke sowie Information und Betreuung der Fluggäste gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 1107/2006;
 - (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;
 - (n) Notfallmaßnahmen und Krisenmanagement;
 - (o) Berichtssysteme;
 - (p) Qualitätskontrolle bezüglich Outsourcing.
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.
2. Selbstabfertiger dürfen Unteraufträge für die Bodenabfertigung nur vergeben, wenn sie wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage sind, die Selbstabfertigung vorzunehmen.
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. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, tragen dafür Sorge, dass die Unterauftragnehmer den Verpflichtungen von Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß dieser Verordnung nachkommen.
6. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, melden dem Leitungsorgan des Flughafens den Namen der betreffenden Unterauftragnehmer und deren Tätigkeiten.

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. Die Kommission kann unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union 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
 - (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 über Zulassungsverfahren 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 über Zulassungsverfahren zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer.

Artikel 39

Bewertung und Berichterstattung

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens fünf Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung einen Bericht über deren Anwendung vor. In dem Bericht werden insbesondere etwaige erhebliche Auswirkungen auf die Qualität der Bodenabfertigungsdienste, Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen behandelt. Der Bericht enthält die folgende Reihe von Indikatoren und Kriterien für eine repräsentative Auswahl von Flughäfen:
 - (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 usw.);
 - (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 die 11 Dienstleistungskategorien;
 - (j) sicherheitsrelevante Unfälle mit Beteiligung von Bodenabfertigungsdiensten;
 - (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;
 - (m) Aspekte der Aus- und Fortbildung;
 - (n) Personaltransfers und deren Auswirkungen auf den Beschäftigtenschutz;
 - (o) Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Sektor der Bodenabfertigung.
2. Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Erfassung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht zusammen.
 3. Die Kommission kann gestützt auf diesen Bericht entscheiden, ob eine Überarbeitung dieser Verordnung notwendig ist.

Kapitel IX - Sozialschutz

Article 40 Sozialschutz

Unbeschadet der Anwendung dieser Verordnung und vorbehaltlich anderer Bestimmungen des Unionsrechts können die die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um den Schutz der Arbeitnehmerrechte zu gewährleisten.

Kapitel X – Anfechtung 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 (Drittabfertigung), Artikel 7 bis 10 (Auswahlverfahren), Artikel 13 (Inselflughäfen), Artikel 23 und 24 (Zulassungsbeschlüsse), Artikel 27 (Zugang zu zentralen Infrastruktureinrichtungen), Artikel 28 (Entgelte für die Nutzung zentraler Infrastruktureinrichtungen), Artikel 31 (Verhaltensregeln) und Artikel 32 (Mindestqualitätsnormen) 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.
5. Ein gemäß den Artikeln 22, 32 und 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 XII – 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

nach dem Datum, an dem diese Verordnung anwendbar wird, ausgewählt ist und den Dienstleistungsbetrieb aufnehmen kann.

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.

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 XX.XX.20XX [18 Monate nach dem Datum ihrer Annahme].

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*

ANHANG

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 im Rahmen des einschlägigen EU-Rechts 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 dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.
3. Die Gepäckabfertigung umfasst die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird, sowie die Gepäckbeförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.
4. Die Fracht- und Postabfertigung umfasst 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 Sicherungsmaßnahmen;
 - 4.2. in Bezug auf die Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.
5. Die Vorfelddienste umfassen 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;

- 5.4. das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel, sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude;
- 5.5. die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel;
- 5.6. das Bewegen des Flugzeugs beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel;
- 5.7. die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.
- 6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen 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;
 - 11.3. die Reinigung des Zubehörs;
 - 11.4. die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.