



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt für Luftfahrtsbeziehungen
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
-	UV/GSt/DU/Gm	Doris Unfried	DW 2720 DW 2105	21.12.2011

Europäische Kommission Flughafenpaket

Die Bundesarbeitskammer (BAK) dankt für die Übermittlung und die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den im oa Flughafenpaket zusammengefassten vier Vorschlägen, wovon es sich bei drei Vorschlägen um Legislativvorschläge und um eine Mitteilung der Kommission handelt.

- Mitteilung Flughafenpolitik (stellt den Rahmen des Pakets dar)
- Bodenabfertigungsdienste, Neufassung mittels Verordnung
- Slots (Zeitnischen), Neufassung mittels Verordnung
- Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen, Neufassung mittels Verordnung

In Abstimmung mit den Gewerkschaften vida und gpa-djp und den Betriebsräten der betroffenen Unternehmen übermitteln wir folgende Stellungnahme zu oa Flughafenpaket und den Verordnungsvorschlägen im Einzelnen:

Mitteilung der Kommission zur Flughafenpolitik in der Europäischen Union – Kapazität und Qualität zur Förderung des Wachstums, guter Verkehrsverbindungen und einer nachhaltigen Mobilität

Wie bereits in der Stellungnahme zum Weißbuch Verkehr festgehalten wurde, ist aus Sicht der BAK die Kostenwahrheit im Verkehr das prioritäre Ziel. Diese ist aber gerade im Flugverkehr nicht gegeben. Wir sehen es deshalb nicht als Ziel, auf die starke Zunahme der Passagierzahlen und punktuellen Engpässen auf einigen Flughäfen mit Flughafenerweiterungen zu reagieren. Wie bereits im Rahmen der TEN-Leitlinien von unserer Seite kritisiert wurde, sehen wir die Konkurrenz zwischen Verkehrsträgern als nicht finanzierbar. Das betrifft auch die Konkurrenzsituation zwischen Flughäfen und der Eisenbahn. Aus Sicht der

BAK ist der Fokus jedenfalls auf Verkehrsträger zu setzen, die auf erneuerbaren Energieträgern basieren.

Verordnung des Europäischen Parlaments (EP) und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG:

Die Bodenabfertigungsdienste sind ein sehr wesentlicher Teil des störungsanfälligen Systems Luftverkehr. Eine positive Weiterentwicklung des Luftverkehrs zum Nutzen der europäischen Volkswirtschaften und für eine problemlose Beförderung von Passagieren, Fracht und Post darf nicht mit zunehmender sozialer Schlechterstellung der Beschäftigten einhergehen. Die zukünftige Ausgestaltung des Marktzuganges muss dem im Vertrag über die EU festgelegten Ziel entsprechen, dass die Union mit ihren Maßnahmen den sozialen Fortschritt vorantreibt.

Der Vorschlag der Kommission, eine weitere Marktöffnung vorzunehmen, würde die soziale Lage nicht nur der im Ground Handling tätigen ArbeitnehmerInnen verschlechtern, sondern auch die vieler Beschäftigter in den kaufmännischen und technischen Unternehmensteilen. Auch die ArbeitnehmerInnen bei den Fluggesellschaften würden mittelbar durch das Vortreiben eines nicht sozial geordneten Wettbewerbs massive Nachteile erleiden.

Wettbewerb um Dienstleistungen muss über die Qualität des Angebotes und zu angemessenen Preisen stattfinden. Die meisten großen Fluggesellschaften gründen und vereinen sich immer häufiger in Allianzen sowohl in Europa als auch weltweit, was dazu führt, dass sich Oligopole entwickeln, die eine beherrschende Marktmacht darstellen und jeder Flughafen muss eine hohe Qualität der Dienstleistungen für die Airlines anbieten, damit die KundInnen nicht abwandern und er nicht gegebenenfalls sogar seine Drehkreuzfunktion verliert. Eine weitere Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste darf keinesfalls erfolgen, solange der Wettbewerb in erster Linie über Dumpinglöhne, unzureichende Ausbildung des Personals und geringe Ansprüche an die Qualität und die Sicherheit der Dienstleistung ausgetragen wird. Bei allen Maßnahmen muss sichergestellt werden, dass das Ground Handling weiterhin seinen wesentlichen Anteil zu einem effektiven und funktionsfähigen Luftverkehrssystem beitragen kann. Da die genannten Voraussetzungen im vorliegenden Verordnungsvorschlag nicht erfüllt sind, lehnt die BAK den Entwurf strikt ab.

Nach Schätzungen der EK 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 geschätzt. Für die Luftfahrtunternehmen stellen die Bodenabfertigungsdienste 5 bis 12% ihrer Betriebskosten dar. Hier stellt sich bereits die Frage nach der Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen, denn die Möglichkeiten zur Kostensenkung für die Fluggesellschaften bewegen sich in einem so geringen Bereich, dass mögliche Vorteile für die Fluggesellschaften in keiner Relation zu den drohenden Verschlechterungen für die rund 60.000 Beschäftigten stehen. Schon allein aus diesem Grund wird der Vorschlag für eine Neufassung abgelehnt.

Die Bodenabfertigungsbranche verzeichnet eine hohe Personalfluktuation, die sogar nach Ansicht der EK teilweise auf die Richtlinie zurückzuführen ist. Die im Rahmen eines Aus-

schreibungsverfahrens zum Erbringen von Diensten, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, ausgewählten Dienstleister werden nur für einen begrenzten Zeitraum zur Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit befugt. Das bestehende Ausschreibungssystem selbst fördert daher die Personalfluktuations, Unstetigkeit in der Personalsituation wirkt sich aber sehr nachteilig auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten aus. Auch aus diesem Grund wird der vorliegende Verordnungsvorschlag mit einer einhergehenden Verschärfung der Ausschreibungspflicht durch eine weitere Marktöffnung strikt abgelehnt.

Neben der grundsätzlich Position halten wir fest, dass es aus Sicht der BAK zielführender wäre, wenn die geplante Neufassung der Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft wiederum in Form einer Richtlinie erfolgt, da nur so gesichert werden kann, dass regionale Bedürfnisse Berücksichtigung finden und dass das nationale Recht Mindeststandards für alle Anbieter vorgibt, die diesen regionalen Bedürfnissen entsprechen.

Zu den Erwägungsgründen im Einzelnen:

Erw (5) und (8): Hier wird behauptet, eine Öffnung des Marktes verbessert die Qualität, daher muss es für diese Marktöffnung eine Fortsetzung geben. Gerade eine weitere Marktöffnung widerspricht aber der og Auffassung der EK, das „Ausschreibungssystem scheint die Personalfluktuations zu fördern. Unstetigkeit in der Personalsituation kann sich nachteilig auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten auswirken“. Die BAK lehnt eine weitere Öffnung des Marktes daher ab.

Erw (10) und (11f): Es wird vorgesehen, eine Begrenzung der Zahl der Dienstleister bei bestimmten Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten wegen Flugsicherheit, Gefahrenabwehr, Sachzwängen (Kapazität und Raumangebot) und weitere Beschränkungen des Marktzugangs für Selbstabfertiger zu ermöglichen. Dies soll mittels Antrag auf Freistellung und Genehmigung durch die EK erfolgen. Die schon eingetretenen negativen sozialen Folgen durch die Richtlinie 96/67 EG würden durch das neue Flughafenpaket massiv verschärft. Zusätzlich würde ein Produktivitätsverlust entstehen, da eine größere Anzahl von Anbietern sinkende Skaleneffekte bedeuten. Zudem entsteht durch zusätzliche Anbieter ein weiterer Platzbedarf, der an vielen Flughäfen wegen nicht existierender Erweiterungsmöglichkeiten nicht befriedigt werden kann. Es fehlt allerdings dabei ein Hinweis darauf, dass es eine weitere Marktöffnung nicht sinnvoll ist, wenn auf einem Flughafen zusätzliche Kosten für die Schaffung von zusätzlichem Platzangebot für einen neuen Anbieter anfallen. Diese Kosten verhindern zudem jeglichen Effizienzgewinn und führen die Bemühungen der EK ad absurdum

Erw (17): Derzeit ist nach Ansicht der EK nicht zweifelsfrei geklärt, ob die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, die Übernahme von MitarbeiterInnen verlangen können. Weiters wird seitens der EK betont, dass sich Unstetigkeit in der Personalsituation nachteilig auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten auswirken kann. 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. Es fehlt dabei allerdings ein Hinweis auf die Verpflichtung zur Einhaltung der Tarifverträge.

Grundsätzlich ist an dieser Stelle anzumerken, dass es weitaus zielführender im Sinne der Beschäftigten wäre, wenn die EK die Mitgliedstaaten dazu verpflichten würde, die Beschäftigten zu schützen und es nicht dem Ermessen einzelner Regierungen überlassen würde.

Erw (24): Das Leitungsorgan des Flughafens ist künftig zuständig für die Koordinierung der Bodenabfertigung auf dem Flughafen. Unbeantwortet bleibt allerdings die Frage, wer sicherstellt, dass auf einem Flughafen alle Dienste angeboten werden, wenn einzelne Anbieter nur bestimmte Bodenabfertigungsdienste für Dritte anbieten.

Erw (28): In einem arbeitsintensiven Sektor wie der Bodenabfertigung hat die kontinuierliche Weiterbildung und Schulung der MitarbeiterInnen 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. Die Kostentragung durch den Arbeitgeber, wie etwa im österreichischen Gefahrgutbeförderungsgesetz Straße, muss an dieser Stelle erwähnt und in der Verordnung verankert werden. Die oa Mindestanforderungen sollten analog den Anforderungen des in Deutschland geregelten Berufs „geprüfter Flugzeugabfertiger“ festgelegt werden.

Erw (31): Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin das Recht haben, den Beschäftigten von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Hier sollte klargestellt werden, dass es sich dabei vor allem um die Einhaltung der Tarifverträge und der arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen handelt.

Zu den einzelnen Artikeln:

Art 4 Nutzerausschuss:

In Abs 1 wird festgelegt, dass jeder betroffene Flughafen einen Ausschuss mit VertreterInnen der Flughafennutzer einsetzen muss. Hier wär es wünschenswert, wenn die Kommission die Mitgliedstaaten zur Einbindung der Sozialpartner in diesen Nutzerausschuss verpflichten würde.

Art 5 Selbstabfertigung:

Die völlige Öffnung des Marktes für Selbstabfertiger erlaubt den Fluggesellschaften zwar eine Senkung ihrer Abfertigungskosten durch „Rosinenpicken“ einzelner für die Airlines günstigerer Dienstleistungen, führt aber dazu, dass der Flughafen nur mehr diejenigen Bodenabfertigungsdienste, die eines hohen Investitionsaufwands bedürfen, anbieten kann bzw muss. Wir fordern eine Beibehaltung der Beschränkung der Selbstabfertigung wie in der bestehenden Richtlinie:

Gemäß Art 7 Abs 2 Richtlinie 96/67/EG können die Mitgliedstaaten die Selbstabfertigung bei folgenden Bodenabfertigungsdiensten mindestens zwei Nutzern vorbehalten, sofern diese nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien ausgewählt werden:

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

Eine über das derzeitige Maß hinausgehende Öffnung der Selbstabfertigung für alle Flughafennutzer brächte zudem massiven Druck auf die Tarifverträge der Beschäftigten der Flughäfen, die Bodenabfertigungsdienstleistungen erbringen und wird daher abgelehnt.

Aus dem Entwurf geht nicht eindeutig hervor, ob die Selbstabfertigung für Airlines aus Drittstaaten zulässig ist und zu welchen Bedingungen dies erfolgen soll. Eine Öffnung wird neben den bereits genannten Gründen daher auch wegen der zu befürchtenden Sicherheitsproblematik abgelehnt.

Art 6 Drittabfertigung:

Da durch die bestehende Richtlinie bereits sichergestellt ist, dass jeder Flughafennutzer die Möglichkeit hat, effektiv zwischen mindestens zwei Bodenabfertigungsdienstleistern wählen zu können, wird eine zwangsweise weitere Öffnung des Marktes um einen zusätzlichen Anbieter abgelehnt.

Um auch in Zukunft Rosinenpicken zu vermeiden, sollten die Dienstleistungen, bei denen die Zahl der Dienstleister begrenzt werden kann, weiterhin als Pakete angeboten werden müssen. Nur so kann verhindert werden, dass einzelne Dienste, die wenig Investitionsaufwand erfordern, von mehreren Bodenabfertigern angeboten werden, aber andere wie bspw die Flugzeugenteisung nicht. Diese Regelung muss jedenfalls auch für eventuelle Subauftragnehmer gelten. Es muss sichergestellt werden, dass alle Unternehmen, die bspw in Österreich Bodenabfertigungsdienstleistungen anbieten, dem Flughafen-Kollektivvertrag unterliegen.

Art 8 Qualifikationsverfahren:

In Abs 2 wird festgelegt, dass ein Bieter zumindest über eine gültige Zulassung verfügen muss (lit a) und dass er den Nachweis seiner Fähigkeit erbringt. Im Sinne des zu Abs 6 Gesagten sollten Bieter die Fähigkeiten für alle Dienstleistungs-Pakete nachweisen müssen.

Art 9 Vergabekriterien:

Gemäß Abs 3 gibt es eine Reihe von Vergabekriterien, die allerdings unbedingt um Sozialstandards ergänzt werden müssen.

Lit b legt fest, nach welchen Gesichtspunkten das Qualitätsniveau des Betriebes beurteilt werden soll. Aufgezählt wird zB ein effizienter Personaleinsatz. Hier bedarf es dringend einer Erläuterung, was mit effizientem Personaleinsatz gemeint ist. Darüber hinaus fehlt in diesem Zusammenhang der Gesichtspunkt, ob das Unternehmen faire Bedingungen für die Beschäftigten, vor allem Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen, anbietet.

Art 11 Das Leitungsorgan des Flughafens als Bodenabfertigungsdienstleister:

Abs 1 legt fest, dass im Falle begrenzter Zahl von Anbietern, das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen kann, ohne sich dem Auswahlverfahren zu unterziehen. Zur besseren Verständlichkeit sollte in diesem Artikel erläutert werden, ob dies nur dann zulässig ist, wenn es nicht auch Leitungsorgan der Infrastruktur ist.

Art 12 Wahrung der ArbeitnehmerInnenrechte im Falle des Transfers von Personal für Dienste, die Marktzugangsbeschränkungen unterliegen:

Die BAK begrüßt grundsätzlich die Aufnahme dieser Regelung in den Verordnungsvorschlag, weist allerdings darauf hin, dass es nicht dem Ermessen jedes Mitgliedstaates überlassen bleiben darf, ob er die Richtlinie über den Betriebsübergang anwendet, auch wenn kein solcher stattgefunden hat. Unserer Ansicht nach kann nur eine Änderung der Kann- in eine Muss-Bestimmung sicherstellen, dass der Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird.

Besonders begrüßt wird die neue Regelung in Abs 3, die den Beschäftigten das Recht zugesteht, ein Angebot zum Betriebsübergang auf freiwilliger Basis zu akzeptieren oder abzulehnen. Keine Mitarbeiterin und kein Mitarbeiter darf dazu gezwungen werden, das Unternehmen zu wechseln und möglicherweise einer zukünftigen Schlechterstellung der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen zuzustimmen.

Art 14 Freistellungen:

Abs 1 sieht vor, wenn auf einem Flughafen besondere Platz- oder Kapazitätsgründe eine Marktöffnung und/oder Selbstabfertigung nicht im vorgesehenen Ausmaß zulassen, dann kann der Mitgliedstaat gemäß lit b beschließen, auf Flughäfen mit mindestens 2 Mio Fluggästen oder 50.000 t Fracht nur einen einzigen Bodenabfertigungsdienstleister zuzulassen. Auf Flughäfen mit mindestens 5 Mio Fluggästen oder 100.000 t Fracht darf gemäß lit c die Zahl der Dienstleister auf zwei begrenzt werden, wobei zumindest einer davon vom Leitungsorgan oder einem großen Flughafennutzer unabhängig sein muss.

In Abs 11 wird festgelegt, dass die Geltungsdauer von Freistellungen, die gemäß Abs 1 lit b und c zwei Jahre nicht übersteigen darf. Es gibt jedoch die Möglichkeit, auf Antrag bei der Kommission einmalig um zwei Jahre zu verlängern.

Auf Flughäfen mit geringem Fluggastaufkommen und einem einzigen Anbieter sollte dieser für die getätigten Investitionen in Ausrüstung und Personal eine größere Sicherheit zugestanden bekommen, als zwei Jahre. Hier wird seitens der BAK eine längere Geltungsdauer für Freistellungen auf 10 Jahre gefordert.

Art 17 Bedingungen für die Erteilung einer Zulassung:

Abs 1 regelt die Voraussetzungen für die Zulassung eines Unternehmens zum Markt. Abs 2 sieht vor, dass selbst abfertigende Flughafennutzer nicht alle dieser Voraussetzungen erfüllen müssen. Da auch Selbstabfertiger eine Station mit Geräten und Personal vor Ort brauchen, um Bodenabfertigungsdienste erbringen zu können, erhebt sich die Frage, warum sie für die Zulassung als Selbstabfertiger nicht auch eine Niederlassung im Mitgliedstaat haben müssen. Weiters ist noch offen, welche arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen und welche Tarifverträge für die MitarbeiterInnen selbst abfertigender Flughafennutzer gelten

und wie die Selbstabfertigung von ausländischen Airlines innerhalb der EU gehandhabt werden soll.

Abs 3 legt fest, dass ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt oder erhalten hat, die nationalen Sozialbestimmungen einhält. Hier bedarf es aus Sicht der BAK einer weiteren Erläuterung, welche Bestimmungen gemeint sind und die Aufzählung sollte um arbeitsrechtliche Bestimmungen ergänzt werden, wobei insbesondere auf die Regelungen zur Arbeitszeit, zur Sozialversicherung, zur Arbeitsverfassung und zum Kündigungsrecht gesondert hingewiesen werden sollte.

Art 18 Finanzielle Bedingungen für die Erteilung einer Zulassung:

Die BAK begrüßt die in Abs 1 und 2 festgelegten Kriterien, die ein Unternehmen gegenüber der Zulassungsbehörde nachweisen muss.

Abs 3 sieht vor, dass der Antragsteller seine geprüften Abschlüsse für die beiden vorangegangenen Geschäftsjahre vorlegen muss. Da es vor allem in der Luftfahrtbranche sehr unterschiedliche Modelle der Kostenrechnung und Bilanzierung gibt, sollte hier auch verankert werden, dass die Zulassungsbehörde die Form der vorzulegenden Unterlagen vorgibt.

Art 19 Zuverlässigkeitsnachweis:

Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, hat gemäß Abs 1 unter anderem nachzuweisen, dass es seine Steuern und Abgaben entrichtet hat. Hier ist es aus Sicht der BAK erforderlich die fristgerechte Entrichtung der Steuern und Abgaben einzufordern, denn manche Unternehmen bezahlen zwar die vorgeschriebenen Steuern und Abgaben, allerdings erst nach entsprechenden Gerichtsurteilen.

Abs 2 sieht vor, dass ein Unternehmen nachzuweisen hat, dass die Personen, die den Betrieb dauerhaft und tatsächlich leiten, zuverlässig sind und gegen sie kein Konkursverfahren eröffnet wurde. Bei Staatsangehörigen anderer Mitgliedstaaten müssen die ausgestellten Dokumente anderer Mitgliedstaaten akzeptiert werden.

Allerdings sieht Abs 3 vor, dass im Falle der Nichtausstellung durch den Mitgliedstaat auch eine eidesstattliche oder förmliche Erklärung ausreicht. Die BAK spricht sich entschieden gegen diese Möglichkeit aus, da eine missbräuchliche Verwendung nicht ausgeschlossen werden kann. Der Abs 3 sollte daher gestrichen werden.

Art 20 Qualifikation der Mitarbeiter:

Es ist einerseits sehr erfreulich, dass die EK auch Regelungen über die Qualifikation der MitarbeiterIn in der Neufassung als Verordnung vorgeben will, aber der eine und einzige kurze Satz ist aus Sicht der BAK zu wenig aussagekräftig. Die Qualifikation sollte zumindest die der schon oben erwähnten deutschen Regelung für den „geprüften Luftfahrzeugabfertiger“ Anforderungen umfassen. Nur bei hohen Ausbildungsstandards kann auch das in der Luftfahrt gewünschte hohe Qualitätserfordernis erfüllt werden und sowohl Sozialdumping als auch Sicherheitsrisiken hintangehalten werden.

Art 22 Versicherungsanforderungen:

In Abs 1 wird festgelegt, dass Bodenabfertigungsdienstleister und Selbstabfertiger gegen Schäden, die sie im Zuge ihrer Tätigkeit verursachen, versichert sein müssen. In Abs 2 schafft sich die Kommission die Möglichkeit, Einzelheiten der Versicherungsanforderungen

und Mindestdeckungsbeträge festlegen zu können. Aus Sicht der BAK sollte sich die EK hier verpflichten, solche weiteren Einzelheiten festzulegen und keine Kann-Bestimmung vorzuschlagen.

Art 23 Gültigkeit einer Zulassung:

In Abs 4 ist verankert, in welchen Fällen die Zulassungsbehörde prüft, ob die Anforderungen für die Zulassung erfüllt sind. Dies ist also möglich, bei vermutetem Vorliegen möglicher Schwierigkeiten, auf Ersuchen einer Zulassungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates und auf Ersuchen der Kommission. Der Zulassungsbehörde sollte über die bereits aufgezählten Fälle hinaus noch die Möglichkeit eröffnet werden, auch aus eigener Initiative tätig zu werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Bodenabfertigungsdienstleister besonders darauf achten, die Anforderungen tatsächlich jederzeit zu erfüllen.

Art 25 Zulassungsentscheidung:

Die Zulassungsbehörde entscheidet über einen Antrag unter Berücksichtigung aller Fakten. Manche Informationen über die Zuverlässigkeit eines Antragstellers liegen nur den Gewerkschaften und Personalvertretern vor und daher wäre es zielführend und sinnvoll, diese vor der Zulassungsentscheidung zu hören. Ein entsprechendes Anhörungsrecht sollte in Abs 1 verankert werden.

Art 29 Rechtliche Trennung:

In diesem Artikel wird vorgegeben, dass das Leitungsorgan des Flughafens oder das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen, falls diese Bodenabfertigungsdienste erbringen, dafür eine eigene Rechtsperson zu errichten haben. Diese Rechtsperson muss in ihrer Rechtsform, Organisation und Entscheidungsfindung unabhängig sein. Diese Anforderung kann aus Sicht der BAK nur dann erfüllt werden, wenn es sich nicht um ein Tochterunternehmen des Flughafens handelt. Für den Standort Wien würde das bedeuten, dass ein völlig neues Unternehmen gefunden werden muss, das Bodenabfertigungsdienste anbietet. Die Errichtung einer separaten Rechtsperson ist aus Sicht der BAK überschießend und daher fordern wir die Beibehaltung der derzeitigen Regelung, die eine strenge buchmäßige Trennung der Tätigkeitsbereiche erforderlich macht. Diese strenge buchmäßige Trennung wird von einer benannten unabhängigen Stelle geprüft, die darüber hinaus auch prüft, ob es keine Finanzflüsse zwischen den Tätigkeiten eines Flughafens als Leitungsorgan und als Bodenabfertigungsdienstleister gibt. Art 4 der Richtlinie 96/67/EG sollte unbedingt beibehalten werden.

Art 32 Mindestqualitätsnormen:

Das Leitungsorgan des Flughafens oder die zuständige Behörde legt gemäß dem Entwurf Mindestqualitätsnormen für betriebliche Leistung, Aus- und Fortbildung, Informationen und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, kollaborative Entscheidungsfindung (CDM), Sicherheit, Gefahrenabwehr, Notfallmaßnahmen und Umweltschutz fest. Auch an dieser Stelle sollten zum Thema Aus- und Weiterbildung detailliertere Angaben gemacht werden und die Aus- und Weiterbildungsanforderungen der deutschen Regelung zum geprüften Luftfahrzeugabfertiger verankert werden.

Ebenso wichtig in diesem Zusammenhang ist die Festlegung der Kostentragung für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen durch den Dienstgeber, wie es bereits für den Bereich Gefahrgutbeförderung auf der Straße geregelt worden ist.

Art 34 Ausbildung:

Die Ausbildungskosten hat jedenfalls der Dienstgeber zu tragen. Siehe BAK-Stellungnahme zu Erwägungsgrund 28 und Artikel 32.

Art 35 Unterauftragsvergabe:

In diesem Artikel wird verankert, dass eine Unterauftragsvergabe durch Bodenabfertiger grundsätzlich zulässig, für Selbstabfertiger nur bei höherer Gewalt und vorübergehend, für Unterauftragnehmer verboten ist. Abs 5 legt fest, dass alle Bodenabfertigungsdienstleister und Selbstabfertiger, die Unterauftragnehmer beschäftigen, dafür Sorge tragen, dass die Unterauftragnehmer den Verpflichtungen von Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß dieser Verordnung nachkommen. Aus Sicht der BAK scheint ein „Dafür-Sorge-tragen“ zu wenig aussagekräftig und sollte daher durch das Tragen der Verantwortung, dass sich Unterauftragnehmer an die Verpflichtungen halten, ersetzt werden. Auftragnehmer müssen darüber hinaus auch die volle Haftung für die Dienstleistungen der Unterauftragnehmer übernehmen.

Art 39 Bewertung und Berichterstattung:

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens fünf Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung einen Bericht über deren Anwendung vor. Dieser Bericht enthält eine Reihe von Indikatoren und Kriterien, die um die Kriterien

- Anzahl der Beschäftigten bei Bodenabfertigungsdienstleistern,
- Anzahl der Beschäftigten bei selbst abfertigenden Fluggesellschaften, die mit der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten befasst sind, zu ergänzen sind.

Lit o sieht einen Bericht über die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Sektor vor, sollte aber um die Lohnentwicklung sowohl der Tariflöhne als auch der Reallöhne ergänzt werden.

Art 40 Sozialschutz:

Aus Sicht der BAK ist es zwar erfreulich, dass das Thema Sozialschutz in den Verordnungsvorschlag Eingang gefunden hat, allerdings wird der Sozialschutz dann doch dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen. Hier ist unbedingt zu verankern, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, um den Schutz der Arbeitnehmerrechte zu gewährleisten.

Verordnung des EP und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG:

Die BAK begrüßt den oa Verordnungsentwurf grundsätzlich, weil hier erstmals sehr detailliert Betreiberpflichten zur laufenden Lärminderung ausgestaltet werden. Weiters fordert die

BAK die Aufnahme und verbindliche Festlegung von Grenzwerten analog dem deutschen Fluglärmgesetz als Schutzstandards für die Anrainer von Flughäfen in der oa Verordnung selbst, weil die Betreiber von Flughäfen sich mit dem Argument der Wettbewerbsverzerrung im Binnenmarkt sich gegen nationale Regelungen wehren.

Die BAK regt an, dass der in Art 8 verwendete Begriff „Entwicklungsländer“ durch eine Auflistung jener Staaten ersetzt wird, die unter die Regelung des Artikels fallen sollen.

Verordnung des EP und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union:

Die BAK erhebt gegen oa Verordnungsvorschlag keinen Einwand.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.