



5.7.2012

MITTEILUNG AN DIE MITGLIEDER

(05/12)

Betrifft: Anhörung zu den Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG

Im Rahmen der Beratungen zu dem Legislativvorschlag für eine Verordnung zu den Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen der Union wurde in der Sitzung des EMPL-Ausschusses am 31. Mai 2012 eine Anhörung von Sachverständigen durchgeführt. Vertreter von Brussels Airlines, der deutschen Gewerkschaft ver.di und des Verbandes Airports Council International (ACI) – Region Europa waren eingeladen, ihre Ansichten zum Vorschlag der Kommission und insbesondere zu dessen möglichen Auswirkungen auf die Beschäftigten in diesem Sektor darzulegen.

Thomas Mann, Verfasser der legislativen Stellungnahme des EMPL-Ausschusses, eröffnete die Anhörung, indem er auf die Auswirkungen der vorangegangenen Liberalisierungswelle bei den Bodenabfertigungsdiensten auf die Arbeitsbedingungen in dem Sektor (Senkungsdruck auf die Löhne, Zunahme befristeter Arbeitsverträge, wachsender Zeitdruck) hinwies und hervorhob, dass in den vorliegenden Vorschlag für eine Überarbeitung Schutzklauseln aufgenommen werden müssten, durch die bestimmte Arbeitsbedingungen und Löhne gewährleistet würden.

Matthew Baldwin, Direktor für Luftfahrt und internationale Transportangelegenheiten in der GD Mobilität und Verkehr, erinnerte an das übergreifende Ziel des Entwurfs und wies auf einige seiner Aspekte hin, die darauf abzielten, die Beschäftigungssituation in dem Sektor zu verbessern: Klärung der Regeln für den Transfer von Personal; Einführung einer obligatorischen Mindestausbildung der Beschäftigten; die Verpflichtung der Mitgliedstaaten,

vor der Zulassung von Anbietern von Bodenabfertigungsdienstleistungen die Ausbildung und Erfahrung des Personals zu überprüfen; Erhöhung der Beschäftigungsstabilität durch die Ausweitung des Zeitraums der Befugniserteilung auf zehn Jahre; Beschränkung der Unterauftragsvergabe.

Jan de Leeuw, für den Bodenbetrieb zuständiger Vizepräsident von Brussels Airlines, brachte seine Unzufriedenheit über die gegenwärtige Lage zum Ausdruck, in der der Sektor der Fluggesellschaften nahezu vollständig liberalisiert sei, im Gegensatz zur Erbringung der Abfertigungsdienstleistungen, wodurch ein Ungleichgewicht bei den Verhandlungspositionen zugunsten der Dienstleister entstehe. Herr de Leeuw machte auch darauf aufmerksam, dass unklare Ausschreibungsverfahren auf einem liberalisierten Markt zu Blockaden oder Monopolsituationen führen können, wie es gegenwärtig auf dem Flughafen Brüssel der Fall sei. Hinsichtlich des vorliegenden Entwurfs brachte er seine Unterstützung für eine vorsichtige weitere Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienstleistungen zum Ausdruck, die sich zugunsten der Verbraucher positiv auf die Qualität und die Preise auswirken und bei stufenweiser und sorgsamer Umsetzung nicht zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und der Gefahrenabwehr führen werde. Bezüglich der Anforderungen an Personal und Ausbildung forderte Herr de Leeuw, das Gleichgewicht zwischen Wettbewerb und nationalen Besonderheiten sowie dem Schutz von Personal und Know-how zu wahren, und schlug vor, dass durch die Verordnung ein gewisses Maß an Flexibilität eingeräumt werden sollte, um eine Anpassung an nationale Besonderheiten im Arbeitsrecht sowie an die besondere Lage der einzelnen Flughäfen und Mitgliedstaaten zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund dieses Bedarfs an Flexibilität warnte Herr de Leeuw davor, Mindestnormen für Qualität und Ausbildung zu unterschreiten.

Ingo Kronsfoth, Vertreter der deutschen Gewerkschaft ver.di und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) machte auf die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in dem Sektor aufmerksam, in dem Senkungen der Reallöhne, prekäre Arbeitsbedingungen und ein sinkender Ausbildungsstand zu verzeichnen seien. Herrn Kronsfoth zufolge würde die Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie gemäß dem Vorschlag zu einer weiteren Verschlechterung in Ländern mit und in solchen ohne verbleibende Marktzugangsbeschränkungen führen. Aus diesem Grunde brachte der Gewerkschaftsvertreter fünf Forderungen für eine zukünftige Richtlinie vor: Verbesserung der Sozial- und Beschäftigungsstandards (Artikel 6); Verhinderung eines Wettbewerbs bei den Löhnen und von Lohndumping, indem sämtliche Unternehmen verpflichtet werden, die entsprechenden Tarifvereinbarungen einzuhalten (Artikel 8, 9 und 17); Einführung einer verbindlichen Vorschrift, die Beschäftigten bei Wechsel des Dienstleisters zu unveränderten Bedingungen zu übernehmen (Artikel 12); Verbot einer dauerhaften Unterauftragsvergabe (Artikel 35); Einführung von EU-weit gültigen Ausbildungsstandards, durch die Schulungen vorgesehen werden, die länger dauern als die von der Kommission vorgeschlagenen zwei Tage und die theoretische und praktische Prüfungen einschließen.

Der Vertreter von Airports Council International – Region Europa, Herr Christoph Köppchen, betonte, dass gut funktionierende Bodenabfertigungsdienste ein grundlegender Bestandteil des Flughafenbetriebs seien und dass die Qualität und die Geschwindigkeit der Bodenabfertigung einen Wettbewerbsvor- bzw. -nachteil darstellten. Herr Köppchen präsentierte die von ACI – Region Europa erstellte Analyse der sozialen Auswirkungen der bestehenden Richtlinie und wies darauf hin, dass Löhne, Arbeitsbedingungen und die Qualität der Dienstleistungen unter

starkem Druck stünden, was mit dem hohen Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten der Bodenabfertigungsdienste (65–80 %) und dem Niedergang der Preise zusammenhänge. Er verwies auf die gute Zusammenarbeit der Sozialpartner der Branche auf EU-Ebene, die zu dieser Frage im April 2011 eine gemeinsame Erklärung herausgegeben hätten, die auch Forderungen nach Verbesserungen im Ausschreibungsverfahren, bei der Dauer der Lizenzvergabe und den Sozialklauseln enthalte. Hinsichtlich der möglichen Auswirkungen des vorliegenden Kommissionsvorschlags auf die sozialen Bedingungen erachtet ACI – Region Europa die weitere Liberalisierung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste als problematisch, da durch sie der Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen erhöht würde. Herr Köppchen gab auch seiner Sorge über die unzureichenden Schutzvorkehrungen für den Sozialbereich in dem Entwurf Ausdruck und forderte eine verbindliche Klausel für den Personaltransfer (Artikel 12) und eine Verlängerung der Mindestausbildungsdauer auf eine Woche. Der Redner sprach auch eine Reihe weiterer grundlegender Themen an, wie zum Beispiel Mindestnormen für die Dienste, Wettbewerbsnachteile für Flughafenabfertiger aufgrund rechtlicher Trennung und Verwaltungslasten. Insgesamt sprach sich Herr Köppchen dafür aus, über eine weitere Liberalisierung nicht auf europäischer, sondern auf nationaler Ebene zu entscheiden und dabei die jeweiligen Bedingungen vor Ort zu berücksichtigen.

Im Anschluss an die Ausführungen der eingeladenen Redner fand eine Aussprache mit den Mitgliedern statt. Im Verlaufe dieser Aussprache wurden von den Mitgliedern und den an der Anhörung teilnehmenden Interessenträgern die folgenden Hauptpunkte angesprochen: Berücksichtigung der Stellungnahmen der Sozialpartner zu dem behandelten Thema; der Zusammenhang zwischen zunehmendem Wettbewerb, sinkenden Preisen und der Qualität der erbrachten Dienstleistungen; die potentiellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie; Wege zur Verbesserung der Standards für Gefahrenabwehr und Sicherheit; Wahrung eines Gleichgewichts zwischen dem zunehmenden Wettbewerb und den potentiellen negativen Folgen für die Arbeitnehmer; Berücksichtigung der Sozialklausel gemäß Artikel 9 AEUV, durch die niveauvolle, hochwertige Beschäftigungsverhältnisse gefordert werden; das Ausbildungsniveau; die Auswirkungen der Kosten der Bodenabfertigung auf die Preise der Flugscheine.