



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0364/2012

8.11.2012

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Artur Zasada

Verfasser der Stellungnahme (*):
Thomas Mann, Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten

(*) Assoziierte Ausschüsse – Artikel 50 der Geschäftsordnung

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN (*)	6
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ	29
VERFAHREN.....	58

(*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 50 der Geschäftsordnung

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG

(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2011)0824),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0457/2011),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der vom luxemburgischen Abgeordnetenhaus im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 28. März 2012¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 19. Juli 2012²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A7-0364/2012),
1. lehnt den Vorschlag der Kommission ab;
 2. fordert die Kommission auf, ihren Vorschlag zurückzuziehen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 181 vom 21.6.2012, S. 173.

² ABl. C 277 vom 13.9.2012, S. 111.

19.9.2012

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN (*)

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Verfasser der Stellungnahme(*): Thomas Mann

(*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 50 der Geschäftsordnung

KURZE BEGRÜNDUNG

An unserer EMPL-Anhörung zu Bodenabfertigungsdiensten (Bodenverkehrsdienste BVD genannt) am 31. Mai 2012 nahmen Vertreter von Gewerkschaften, Flughafenbetreibern, Fluggesellschaften und der EU-Kommission teil. Die Ergebnisse sind im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

BVD sind maßgeblich für einen reibungslosen Ablauf des Flugbetriebs. Es gibt elf BVD-Dienstleistungskategorien: (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 sowie (11) Bordverpflegungsdienste (Catering). Zu den Kategorien 3, 4, 5 und 7 darf der Marktzutritt gegenwärtig beschränkt werden.

Relevanz der BVD

Nach Angaben der EU-Kommission beläuft sich der Umsatz der BVD weltweit auf rund 50 Mrd. Euro.¹ Die Zahl der in diesem Sektor in Europa Beschäftigten wird von ihr auf mindestens 60.000 geschätzt.²

Liberalisierung von 1996 und ihre Folgen

Ihr Berichterstatter hat 1996 und 2008 Stellungnahmen zu BVD verfasst. 1996 haben EP und Rat die Richtlinie 96/67/EG verabschiedet. Sie verfolgt das Ziel, den BVD-Markt zu öffnen

¹ Entwurf der Verordnung KOM(2011) 824, Begründung, S. 2.

² Entwurf der Verordnung KOM(2011) 824, Begründung, S. 2.

und mehr Wettbewerb zuzulassen. Die von der EU-Kommission mehrfach zitierte Ecorys-Studie kommt zu der Schlussfolgerung, dass „durch die erste Marktöffnung die Arbeitsplätze unsicherer geworden sind und die Anzahl von kurzfristigen Verträgen zugenommen hat.“¹ Außerdem hat die Hälfte der Gewerkschaften in der EU unterstrichen, dass die BVD-Lohnentwicklung hinter der Inflation und dem durchschnittlichen Lohnzuwachs zurückgeblieben ist.² Personalausgaben machen rund 75% der BVD-Produktionskosten aus. Nach Angaben der Kommission kam es zu einer deutlichen Reduktion der Kosten für die Airlines.³ Für sie stellen die BVD 5% bis 12% ihrer Betriebskosten dar.⁴

Liberalisierungspläne 2012 zum Verspätungsabbau

Die EU-Kommission hat am 1.12.2012 den Entwurf einer BVD-Verordnung vorgestellt, welche die Richtlinie 96/67/EG ersetzen soll. Die Verordnung hat zum Ziel, Verspätungen abzubauen und die Qualität der Dienstleistungen für Fluggäste zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, will die Kommission den BVD-Markt weiter liberalisieren und zwar durch die Zulassung mindestens eines zusätzlichen, dritten unabhängigen Abfertigungsunternehmens.

BVD sind kein zentraler Grund für Verspätungen

Ihr Berichterstatter bestreitet vehement Angaben der EU-Kommission, wonach drei von vier Verspätungen von den BVD verursacht werden. Zumindest von den deutschen Flughäfen liegen ihm valide Informationen vor, wonach Verspätungen nur zu einem äußerst geringen, teilweise zu vernachlässigenden Teil von den BVD verursacht werden. Die Spanne beträgt zwischen 0,6% und 4%.

In einer Antwort auf eine schriftliche Anfrage Ihres Berichterstatters hat EU-Verkehrskommissar Kallas klargestellt, dass „der Kommission weder für die EU noch auf Ebene der Mitgliedstaaten Daten zu Verspätungen vorliegen, die speziell auf die BVD zurückzuführen sind.“ Vor diesem Hintergrund kritisiert Ihr Berichterstatter, dass die EU-Kommission für ihre Vorschläge den Rechtsrahmen der Verordnung gewählt hat. Aus seiner Sicht werden damit den Mitgliedstaaten die notwendigen Gestaltungsspielräume genommen.

Ablehnung der Liberalisierung

Ihr Berichterstatter lehnt eine weitere Liberalisierung strikt ab. Der BVD-Markt hat bereits ein hohes Produktivitätsniveau erreicht. Die Optimierung der Prozesse ist überwiegend abgeschlossen. Zahlreiche Anbieter erwirtschaften schon heute nur geringe Gewinne.

Unter diesen Voraussetzungen wird die Zulassung zusätzlicher Anbieter dazu führen, dass der erhöhte Preisdruck über die Absenkung von Personalkosten direkt an die Mitarbeiter weitergegeben wird. Die Ergebnisse der letzten Liberalisierung zeigen, dass dieses verhindert werden muss. Es ist nicht zumutbar, dass die Löhne im BVD-Sektor weiter sinken und dass noch mehr Festanstellungen in Zeitarbeitsverträge umgewandelt werden. Die BVD-Mitarbeiter tragen Verantwortung für die Sicherheit des Luftverkehrs, die Aufrechterhaltung der technischen Flugsicherheit, aber auch für die Abwehr terroristischer Gefahren.

¹ Ecorys-Studie, 21. Dezember 2007: Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007, S 56

² Ecorys-Studie, 21. Dezember 2007: Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007, S. 56.

³ BVD-Bericht der EU-Kommission vom 24.1.2007.

⁴ Entwurf der Verordnung KOM(2011) 824, Begründung, S. 2.

Es widerspricht den Sicherheitsinteressen der Bevölkerung, den sozialen Druck auf die Beschäftigten zu erhöhen und sie in prekäre Verhältnisse abzudrängen. Das Ziel einer Qualitätsverbesserung wird über Lohndumping nicht erreicht. Vorhandene Standards, reibungslose Abläufe und hohe Motivation der Mitarbeiter werden gefährdet.

Übernahmegarantien

Die EU-Kommission hat in Artikel 12 vorgesehen, dass BVD-Mitarbeiter Übernahmegarantien und Schutzrechte erhalten können. So sollen Folgen einer weiteren Liberalisierung abgemildert werden. Ihr Berichterstatter begrüßt diesen Ansatz. Sollte es trotz des starken Widerstands zu einer Liberalisierung kommen, muss aus einer vagen Möglichkeit jedoch eine Verpflichtung werden! Diese muss mit weitgehenden Schutzrechten ausgestaltet sein und ein maximales Qualitäts- und Sicherheitsniveau garantieren. Diese Anforderungen stellen die Grundlage der Änderungsvorschläge Ihres Berichterstatters dar.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Bezugsvermerk 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***in Kenntnis des Urteils des Gerichtshofs
der Europäischen Union (EuGH) vom
14. Juli 2005 in der Rechtssache C-386/03
Kommission/Deutschland¹ und der
Rechtssache C-460/02
Kommission/Italien,***

¹ [2005], I-6947.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(17) **Es sollte klar- und sichergestellt werden, wie** die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste **unzweideutig** die Übernahme von Mitarbeitern verlangen können. Unstetigkeit in der Personalsituation **wirkt** sich nachteilig auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten **aus**. Deshalb ist es **dringend geboten, in Absprache mit den Sozialpartnern** die Regeln **für den Personaltransfer**, die über **entsprechende** Anwendung der Richtlinie 2001/23/EG zum Übergang von Unternehmen gelten, zu klären **und im Bedarfsfall zu ändern**, und so den Mitgliedstaaten die Sicherstellung angemessener Beschäftigungs-, **Sicherheits-** und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen **sowie für den Schutz der Arbeitnehmerrechte und hohe arbeitsrechtliche Standards zu sorgen**. **Es wird den Mitgliedstaaten empfohlen, eine Kündigung aus wirtschaftlichen, technischen oder organisatorischen Gründen in diesem Rahmen nicht zuzulassen.**

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Mit den Bestimmungen dieser Verordnung sollte ein angemessenes Sicherheitsniveau sichergestellt werden, damit die hohe Personalfluktuations- und die große Zahl von Verträgen mit Unterauftragnehmern die Einhaltung der

Sicherheitsstandards nicht gefährden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17b) Der Gesetzgeber sollte sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, die Übernahme von Mitarbeitern empfehlen können.

Begründung

Wenn die Mitgliedstaaten Betreibern oder Flughafenutzern die Übernahme von Mitarbeitern vorschreiben können, bewirkt dies weder eine Steigerung der Qualität der Bodenabfertigungsdienste noch der Wettbewerbsfähigkeit.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

(28) In einem arbeitsintensiven Sektor wie der Bodenabfertigung hat die kontinuierliche Weiterbildung und Schulung der Mitarbeiter starke Auswirkungen auf die Dienstqualität ***und auf die Sicherheit des Betriebs. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten, den Flughafenbetreibern und den Sozialpartnern sollte eine zuständige EU-Einrichtung ehrgeizige Mindeststandards festlegen, um die maximale Qualität der Weiterbildung und Schulung der Beschäftigten im Sektor der Bodenabfertigung zu gewährleisten. Diese Standards sollten regelmäßig***

*aktualisiert und weiterentwickelt werden, um zur Qualität des Dienstbetriebs im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Krisenresistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr **beizutragen** und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Betreiber herzustellen. Solange die erforderlichen Standards nicht eingehalten werden, kann die Zulassung entsprechender Dienstleister ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt werden, bis die erforderlichen Standards wieder erreicht werden. Was die Einzelheiten bezüglich der zusätzlichen flughafenspezifischen Schulungen angeht, so beträgt die Minstdauer dieser Schulungen fünf Tage.*

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(28a) Um die Arbeitsbedingungen von Gepäckabfertigern zu verbessern, sollten die Grenzwerte für das maximal zulässige Gepäckgewicht weiter gesenkt werden, vor allem wenn die Gepäckabfertigung manuell erfolgt. Wenn das Gepäck manuell abgefertigt wird, sollte mittels eines Gepäckregistrierungssystems, das die Gepäckstücke in unterschiedliche Gewichtsklassen unterteilt, auch das Gewicht der einzelnen Gepäckstücke deutlich ersichtlich sein.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31) Die Mitgliedstaaten sollten **weiterhin**

(31) Die Mitgliedstaaten sollten **dafür**

das Recht haben, den Beschäftigten von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten.

*sorgen, dass Beschäftigte von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau **an** sozialer Sicherheit **und menschenwürdige Arbeitsbedingungen** genießen, die auch im Fall einer Unterauftragsvergabe sowie von Dienstleistungsaufträgen gewährleistet werden sollten. Stellen zuständige Behörden im Mitgliedstaat Schutzlücken oder Verstöße fest, kann die die Zulassung weiterer Dienstleister ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt werden, bis das angemessene Niveau wieder erreicht ist.*

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31a) In Anbetracht dessen, dass eine Tätigkeit im Bereich von Dienstleistungen der Gepäckabfertigung das Risiko birgt, dass die Arbeitnehmer frühzeitig in ihrem Arbeitsleben erschöpft sind, gibt diese Verordnung den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, nationale Rechtsvorschriften zu erlassen, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Wahrung der Arbeitnehmerrechte im Falle des Transfers von Personal

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Dieser Artikel gilt **nur** für Bodenabfertigungsdienste, für die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 oder 14 die Zahl der Dienstleister begrenzt hat.

Geänderter Text

1. Dieser Artikel gilt für Bodenabfertigungsdienste, für die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 oder 14 die Zahl der Dienstleister begrenzt hat. **Die Mitgliedstaaten sollten unter Beachtung dieser Verordnung eingehend prüfen, ob eine Wettbewerbsbeschränkung für weitere Sektoren angebracht ist.**

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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, **auflegen**, 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.

Geänderter Text

2. Verliert ein Dienstleister für in Absatz 1 genannte Bodenabfertigungsdienste im Anschluss an ein Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 seine Befugnis zum Erbringen dieser Dienste **oder stellt ein Dienstleister es ein, einem Flughafennutzer Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, oder beschließt ein selbst abfertigender Flughafennutzer die Einstellung der Selbstabfertigung**, so **erlegen** die Mitgliedstaaten den Bodenabfertigungsdienstleistern **oder selbst abfertigenden Flughafennutzern**, die daraufhin diese Bodenabfertigungsdienste anbieten, **auf**, den zuvor zum Erbringen dieser Dienste eingestellten Mitarbeitern die Rechte zu gewähren, die ihnen im Falle eines Übergangs im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zustünden. **Auf die in Satz 1 dieses Absatzes genannten Fälle findet Artikel 4 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/23/EG keine Anwendung.**

Eine Kündigung aus wirtschaftlichen, technischen oder organisatorischen Gründen ist nicht zulässig.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Zu diesen Rechten gehört die Anwendung der allgemeingültigen oder branchenüblichen Tarifverträge gemäß den Gepflogenheiten im jeweiligen Mitgliedstaat.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

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

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Begründung

Die Kommission will durch Art. 12 Absatz 4 die Anwendung der Unternehmensübergangs-Richtlinie (2001/23/EG) durch die Einführung eines Verhältnismäßigkeitsvorbehalts verwässern. Die von der Kommission den Arbeitnehmern als Gegenleistung für Liberalisierungen in Aussicht gestellten Übernahmegarantien müssen verpflichtend und weitreichend sein. Ansonsten wird aus einer Gegenleistung eine Mogelpackung. Daher möchte der Berichterstatter die Anwendung dieses Vorbehalts streichen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

5. In den Ausschreibungsunterlagen für das Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 sind die betreffenden Mitarbeiter, die entsprechenden vertraglichen Rechte der Beschäftigten im Einzelnen und die Bedingungen, nach denen die Beschäftigten als an den fraglichen Diensten beteiligt gelten, aufzuführen. **Die Mitarbeiter und Gewerkschaftsvertreter haben Zugang zu diesen Verzeichnissen.**

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Falls ein

entfällt

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.

Begründung

Artikel 12 soll vereinfacht werden, indem alle drei Fälle (Dienstleister verliert Lizenz, Dienstleister stellt BVD ein, Selbstabfertiger stellt BVD ein) im zweiten Absatz von Artikel 12 behandelt werden. Dadurch kann Artikel 12 Absatz 6 entfallen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen

entfällt

Dienstleisters, die mit dem Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, deren Erbringung der vorherige Dienstleister einstellt, befasst waren und die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer aus freiem Willen akzeptieren.

Begründung

Artikel 12 soll vereinfacht werden, indem alle drei Fälle (Dienstleister verliert Lizenz, Dienstleister stellt BVD ein, Selbstabfertiger stellt BVD ein) im zweiten Absatz von Artikel 12 behandelt werden. Dadurch kann Artikel 12 Absatz 6 entfallen, ebenso Artikel 12 Absatz 7, weil dieser automatisch über Artikel 12 Absatz 3 erfasst ist.

Änderungsantrag 18

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 8**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

<i>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.</i>	<i>entfällt</i>
---	------------------------

Begründung

Artikel 12 soll vereinfacht werden, indem alle drei Fälle (Dienstleister verliert Lizenz, Dienstleister stellt BVD ein, Selbstabfertiger stellt BVD ein) im 2. Absatz von Artikel 12 behandelt werden. Dadurch kann Artikel 12 Absätze 6 bis 8 entfallen, weil diese Absätze automatisch über Artikel 12 Absatz 3 erfasst sind.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Begründung

Die Kommission will durch Art. 12 Absatz 9 die Anwendung der Unternehmensübergangsrichtlinie (2001/23/EG) durch die Einführung eines Verhältnismäßigkeits-Vorbehalts verwässern. Die von der Kommission den Arbeitnehmern als Gegenleistung für Liberalisierungen in Aussicht gestellten Übernahmegarantien müssen verpflichtend und weitreichend sein. Ansonsten wird aus einer Gegenleistung eine Mogelpackung. Daher möchte der Berichterstatter die Anwendung dieses Vorbehalts streichen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

10a. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass es sowohl in Bezug auf die ständig in der Bodenabfertigung Beschäftigten als auch im Falle des Transfers von Personal nicht zu Lohndumping kommt, damit angemessene Sozialstandards gewährleistet werden und die Qualität der Bodenabfertigungsdienste verbessert wird.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

10b. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das für die Erbringung dieser Dienste eingestellte Personal angemessenen sozialen Schutz genießt.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 10 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

10c. Als Schutz vor etwaigen negativen Auswirkungen der Liberalisierung im Sektor der Bodenabfertigung müssen von den Leitungsorganen des Flughafens im Interesse eines sicheren, zuverlässigen und wirksamen Betriebs verpflichtende Mindestnormen für die Qualität des Dienstes festgelegt und umgesetzt werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

Ein Unternehmen, das eine Zulassung beantragt, hat nachzuweisen, dass seine Beschäftigten über die Qualifikationen, die Berufserfahrung und das Dienstalter verfügen, die zur Ausübung der Tätigkeit, für die die Zulassung beantragt wird ***bzw. wurde***, notwendig sind. ***Einzelne Anforderungen betreffend Qualifikation, Berufserfahrung und Dienstalter werden von den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit dem Flughafenbetreiber und den betreffenden Sozialpartnern für jeden einzelnen Flughafen festgelegt und***

begründet. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten überwachen deren Anwendung. Außerdem werden von einer zuständigen EU-Einrichtung, den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Flughafenbetreibern und den Sozialpartnern auf EU-Ebene allgemeine Schulungsstandards für das in der Bodenabfertigung beschäftigte Personal erlassen. Wenn europäische Mindeststandards für die Aus- und Weiterbildung entwickelt werden, sollten die Mitgliedsstaaten sie umsetzen und überwachen, um einen möglichst hohen europaweiten Sicherheitsstandard zu gewährleisten.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 *berufsspezifische* und wiederkehrende Schulungen besuchen, *die auf EU-Ebene harmonisiert sind*, um ihnen die Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben *und die Verhütung von Unfällen und Verletzungen* zu ermöglichen. *In Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten, den Flughafenbetreibern und den Sozialpartnern sollte eine zuständige EU-Einrichtung ehrgeizige und verbindliche Mindeststandards festlegen, um die maximale Qualität der Weiterbildung und Schulung der Beschäftigten im Sektor der Bodenabfertigung zu gewährleisten. Diese Standards werden regelmäßig aktualisiert und weiterentwickelt, um zur Qualität des*

Dienstbetriebs im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Krisenresistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr beizutragen und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Betreiber herzustellen. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten überwachen die Einhaltung der Aus- und Fortbildungsstandards mittels angemessener Maßnahmen. Die Zulassung entsprechender Dienstleister kann ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt werden, bis die erforderlichen Standards am jeweiligen Flughafen erreicht werden. Dieses Verfahren dient der Aufrechterhaltung der Sicherheit im europäischen Luftverkehr. Auf Kosten der betroffenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbstabfertigenden Flughafennutzer können wiederkehrende Schulungen angeordnet werden.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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**.

Geänderter Text

2. Jeder an der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten beteiligte Mitarbeiter **muss regelmäßig** eine **allgemeine theoretische und praktische Schulung** sowie eine für die ihm übertragenen Aufgaben relevante Schulung **besuchen. In Zusammenarbeit mit den betroffenen Flughafenbetreibern und Sozialpartnern legen die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten die Einzelheiten bezüglich der zusätzlichen flughafenspezifischen Schulungen, der Häufigkeit und der jeweiligen Minstdauer dieser Schulungen fest. Das Bestehen eines praktischen und eines theoretischen Tests ist der Nachweis für den Erwerb der relevanten Fähigkeiten und Kenntnisse, die vermittelt wurden.**

Die Schulungskosten werden vollständig von den Arbeitgebern übernommen. Jeder Mitarbeiter besucht die einschlägige Schulung, ***bevor*** er eine neue Stelle antritt oder eine ***neu zugewiesene*** Aufgabe ***übernimmt.***

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

3. Soweit für die betreffenden Bodenabfertigungsdienste relevant, ***erstreckt*** sich die ***Schulung*** zumindest auf folgende Bereiche:

Geänderter Text

3. Die spezifischen Inhalte der Tests und Schulungen sowie deren ordnungsgemäße Durchführung werden auf EU-Ebene harmonisiert und geregelt sowie von den zuständigen Behörden Mitgliedstaaten überwacht. Soweit für die betreffenden Bodenabfertigungsdienste relevant, ***erstrecken*** sich die ***Schulungen und Tests*** zumindest auf folgende Bereiche:

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 3 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

(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;

Geänderter Text

(g) funktionelle Schulung in Fragen der Fluggastabfertigung, ***unter besonderer Berücksichtigung der Fluggäste mit besonderen Bedürfnissen, vor allem derjenigen mit eingeschränkter Mobilität oder einer Behinderung,*** darunter Schulungen zur Fluggastbrücke sowie Information und Betreuung der Fluggäste gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 1107/2006;

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 3 – Buchstabe n

Vorschlag der Kommission

(n) Notfallmaßnahmen und
Krisenmanagement;

Geänderter Text

(n) Notfallmaßnahmen,
Ersthelferschulung und
Krisenmanagement;

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 3 – Buchstabe p a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(pa) Schutzmaßnahmen vor
berufsbildtypischen
Gesundheitsgefährdungen von
Mitarbeitern der
Bodenabfertigungsdienste.**

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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:**

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens **drei** Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung einen Bericht über deren Anwendung vor. In dem Bericht werden insbesondere **die** Auswirkungen auf die Qualität der Bodenabfertigungsdienste **sowie die** Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen behandelt. Der Bericht **untersucht** die **folgenden** Indikatoren und Kriterien:

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

(l) Mindestqualitätsnormen für
Bodenabfertigungsunternehmen;

Geänderter Text

(l) Mindestqualitätsnormen für
Bodenabfertigungsunternehmen **auf jedem
Flughafen der Union für die 11
Dienstleistungskategorien; Überprüfung
des Zusammenhangs zwischen von
Bodenabfertigungsdiensten verursachten
Verspätungen und
Mindestqualitätsnormen;**

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Buchstabe m

Vorschlag der Kommission

(m) *Aspekte der Aus- und Fortbildung;*

Geänderter Text

(m) **Aus- und Fortbildungsstand, anhand
der in Artikel 34 Absatz 3 Buchstaben a
bis q dargelegten Bereiche; Überprüfung
des Zusammenhangs zwischen von
Bodenabfertigungsdiensten verursachten
Verspätungen und Aus- und
Fortbildungsstand;**

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Buchstabe n

Vorschlag der Kommission

(n) Personaltransfers und deren
Auswirkungen auf den
Beschäftigtenschutz;

Geänderter Text

(n) Personaltransfers und deren
Auswirkungen auf den
Beschäftigtenschutz, **insbesondere die
Anzahl der transferierten Beschäftigten
bei einem Wechsel des Dienstleisters für
Bodenabfertigungsdienste und die Anzahl
der Beschäftigten, die bei einem Wechsel
des Dienstleisters für
Bodenabfertigungsdienste freiwillig**

ausgeschieden sind; die Entwicklung der Löhne bei transferierten Arbeitnehmern und die Anzahl von Arbeitsgerichtsprozessen im Zusammenhang mit Transfers.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Buchstabe o

Vorschlag der Kommission

(o) Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Sektor der Bodenabfertigung.

Geänderter Text

(o) Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Sektor der Bodenabfertigung, ***insbesondere die Gehalts- und Lohnentwicklung im Vergleich zur Entwicklung der Abfertigungspreise sowie im Vergleich zur Produktivitätsentwicklung der gesamten Bodenabfertigungsdienste am Flughafen und der einzelnen Dienstleister für Bodenabfertigungsdienste.***

Begründung

Der Bericht sollte bereits nach drei Jahren vorgelegt werden, damit frühzeitig negative Auswirkungen der Verordnung erkannt werden können. Die Eingrenzung auf „erhebliche“ Auswirkungen eröffnet einen zu großen Interpretationsspielraum. Die Indikatoren müssen präzisiert werden, um Zusammenhänge von Bodenabfertigungsdiensten und Verspätungen mit validen Daten zu klären.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Buchstabe o a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(oa) Zusammenhang zwischen Verspätungen, die durch die Bodenabfertigungsdienste verursacht werden, und unzureichenden Qualitätsnormen.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Kommission kann gestützt auf diesen Bericht entscheiden, ob eine Überarbeitung dieser Verordnung notwendig ist.

Geänderter Text

3. Die Kommission kann, **in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament**, gestützt auf diesen Bericht darüber entscheiden, ob eine Überarbeitung dieser Verordnung notwendig ist.

Begründung

Über Artikel 39 Absatz 3 versucht die Kommission eine alleinige Entscheidungskompetenz über die Notwendigkeit einer Neufassung der Verordnung festzuschreiben. Bei dieser Frage muss das Europäische Parlament eng einbezogen werden.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sorgen durch entsprechende Gesetze dafür, dass Beschäftigte von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau an sozialer Sicherheit und menschenwürdige Arbeitsbedingungen und eine Entlohnung genießen, die auch im Fall einer Unterauftragsvergabe sowie von Dienstleistungsaufträgen gewährleistet werden sollten. Stellen zuständige Behörden im Mitgliedstaat fest, dass die erforderlichen Standards am betroffenen Flughafen nicht eingehalten werden, kann die Zulassung betreffender Dienstleister oder Dienstleister für Bodenabfertigungsdienste ausgesetzt, entzogen oder nicht gewährt werden, bis das angemessene Niveau wieder erreicht ist.

VERFAHREN

Titel	Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG			
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.12.2011			
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 15.12.2011			
Assoziierte(r) Ausschuss/Ausschüsse - datum der bekanntgabe im plenum	24.5.2012			
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Thomas Mann 27.10.2011			
Prüfung im Ausschuss	31.5.2012	21.6.2012	6.9.2012	17.9.2012
Datum der Annahme	18.9.2012			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	36 4 1		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Regina Bastos, Edit Bauer, Heinz K. Becker, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Marije Cornelissen, Emer Costello, Andrea Cozzolino, Frédéric Daerden, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Jean Lambert, Veronica Lope Fontagné, Olle Ludvigsson, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Siiri Oviir, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Jutta Steinruck, Traian Ungureanu, Inês Cristina Zuber			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Kinga Göncz, Tunne Kelam, Jan Kozłowski, Svetoslav Hristov Malinov, Anthea McIntyre, Antigoni Papadopoulou, Birgit Sippel, Csaba Sógor			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Cornelia Ernst			

23.8.2012

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über
Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie
96/67/EG
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Ildikó Gáll-Pelcz

KURZE BEGRÜNDUNG

Am 1. Dezember 2011 hat die Kommission ihren Vorschlag für eine Verordnung über
Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union vorgelegt.

Die Bodenabfertigungsbranche hat den Vorschlag der Kommission, mit dessen Hilfe die
Effizienz und die Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste durch eine weitere Öffnung
des Marktes gesteigert werden sollen, lange erwartet. Obwohl der Vorschlag eine wesentliche
Verbesserung des gegenwärtigen Rechtsrahmens darstellt, sind nach wie vor wichtige
Themen anzusprechen, um eine effiziente Marktöffnung sicherzustellen, die auf Kohärenz
und Transparenz und verbesserte Dienstleistungen für die Nutzer der Flughäfen und mithin
für die Fluggäste gegründet ist.

Vergrößerung der Auswahl an Bodenabfertigungslösungen auf EU-Flughäfen

In ihrem Vorschlag hebt die Kommission die verbindliche Mindestzahl von Drittabfertigern
für bestimmte wesentliche Bodenabfertigungsdienstleistungen (Gepäckabfertigung,
Vorfelddienste, Betankungsdienste, Fracht- und Postabfertigung) auf Flughäfen mit mehr als
5 Millionen Passagieren von zwei auf drei an und führt für alle Fluggesellschaften die
Möglichkeit der Selbstabfertigung ein, wodurch sich die Auswahl vergrößert und ein Beitrag
zur Verbesserung der Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienstleistungen auf europäischen
Flughäfen geleistet wird.

Der Vorschlag der Kommission ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung hin zur
Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienstleistungen.

Die Verfasserin der Stellungnahme unterstützt deshalb den Vorschlag, die Zahl der Dienstleister auf Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von über fünf Millionen auf drei anzuheben. Hinsichtlich dieser Flughäfen sieht die Verfasserin nicht in die Notwendigkeit, den Zugang für Anbieter von Bodenabfertigungsdienstleistungen weiter einzuschränken, wie von der Kommission in Artikel 14 für Flughäfen vorgeschlagen, auf denen besondere Sachzwänge bestehen.

Die Verfasserin begrüßt die Einführung der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen aus anderen Mitgliedstaaten, die eine zentrale Grundlage der Freizügigkeit und mithin des Binnenmarktes darstellt. Das Verfahren für die Erteilung von Zulassungen muss transparent und nichtdiskriminierend sein und darf den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto nicht weiter als in der Verordnung vorgesehen einschränken.

Eine ausgeglichene Liberalisierung des EU-Marktes für Bodenabfertigungsdienste

Die Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste sollte jedoch in jedem Falle auf ausgeglichene Weise vorgenommen werden. Die Bodenabfertigung ist ein durch starken Wettbewerb geprägtes kapitalintensives Geschäft mit hohen Festkosten für Personal und Ausrüstung. Seit der Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste ist es den Fluggesellschaften gelungen, die Abfertigungsgebühren kontinuierlich zu senken. Im Ergebnis dessen sind die Gewinnmargen im europäischen Bodenabfertigungssektor trotz des schnellen EU-weiten Wachstums der Fluggastzahlen im Verlaufe der letzten 10 Jahre gesunken.

Eine vollständige Öffnung des Marktes würde den Druck auf die Abfertiger erhöhen, die gezwungen wären, die Personalkosten zu senken. Dies würde dazu führen, dass die Löhne unter Senkungsdruck geraten, die Sicherheit der Arbeitsplätze und die Qualität der Ausbildung des Personals abnehmen und der Anteil von befristeten Arbeitsverhältnissen und Teilzeitarbeitsverhältnissen zunimmt.

Weitere Verbesserung der Ausschreibungen – Bedarf an mehr Flexibilität

Die Verfasserin erkennt an, dass durch den Vorschlag der Kommission durch genauere Beschreibungen der Auswahlverfahren und durch die Verlängerung der Höchstdauer des Auswahlzeitraums eines Anbieters bestimmter wesentlicher Bodenabfertigungsdienste auf zehn Jahre Verbesserungen hinsichtlich der Ausschreibungen eingeführt werden. Nach Auffassung der Verfasserin sollte die Höchstdauer für alle Bodenabfertigungsdienste gewährleistet und nicht im Falle von Ausnahmen gemäß Artikel 14 des Vorschlags beschränkt werden.

Um den Diensteanbietern flexiblere Bedingungen einzuräumen und insbesondere KMU besseren Zugang zu ermöglichen, schlägt die Verfasserin vor, dem Auftraggeber zu ermöglichen, die Bodenabfertigungsdienste in Lose aufzuteilen und eine gesonderte Ausschreibung für jedes Los durchzuführen. Um den Zugang zum Markt für Bodenabfertigungsdienste nicht zu versperren, ist es wichtig, dass es laufende offene Ausschreibungen gibt. Die Verfasserin schlägt deshalb vor, den Auftraggeber zu verpflichten, im Falle einer erfolglosen Ausschreibung innerhalb einer Frist von 12 Monaten eine neue

Ausschreibung durchzuführen.

Die Verfasserin hebt hervor, dass eine erfolglose Ausschreibung, wenn ein anderer Anbieter seine Tätigkeit eingestellt hat, für einen begrenzten Zeitraum zu einem De-facto-Monopol führt, was einen Grund für die Mitgliedstaaten darstellt, die Preise der betreffenden Bodenabfertigungsdienste so zu regeln, wie es die Kommission vorschlägt, während der Markt in rechtlicher Hinsicht nach wie vor als offen betrachtet wird.

Zentrale Infrastruktureinrichtungen und Klarstellungen hinsichtlich der Gebühren

Um die Transparenz zu gewährleisten und den Flughafennutzern Planungssicherheit zu geben, ist es wichtig, ein gemeinsames und transparentes Tarifierungssystem für zentrale Infrastruktureinrichtungen und -anlagen auf Flughäfen zu schaffen. Die Verfasserin schlägt außerdem vor, das Leitungsorgan dazu zu verpflichten, die voraussichtliche Entwicklung der Bodenabfertigungsdienstentgelte, der Zunahme des Verkehrsaufkommens und beabsichtigter Infrastrukturinvestitionen auf dem Flughafen in die Informationen für den Nutzerausschuss des Flughafens und die Unternehmen aufzunehmen.

Um eine Situation zu vermeiden, in der lästige Anfechtungen mit dem einzigen Ziel vorgebracht werden, die Einführung einer Gebühr zu verzögern, wäre es wichtig, den Flughäfen zu gestatten, die während der Bearbeitungszeit des Einspruchs angefallenen Gebühren nachträglich einzutreiben. Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde nach Artikel 28 Absatz 6 mit einer Entscheidung über die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte befasst, so wird diese Entscheidung erst nach Prüfung durch die unabhängige Aufsichtsbehörde wirksam. Wenn die unabhängige Aufsichtsbehörde mit der Entscheidung des für die Infrastruktur zuständigen Leitungsorgans über die Höhe der Gebühren für Bodenabfertigungsdienste einverstanden ist, können die seit dem Zeitpunkt der ursprünglichen Entscheidung aufgelaufenen Gebühren nachträglich eingetrieben werden.

Koordinierungstätigkeiten

Um die koordinierende Rolle des Leitungsorgans des Flughafens zu stärken, wird der Flughafenbetreiber ermächtigt, die jeweiligen Verhaltensregeln durchzusetzen. Die Verfasserin betont, dass die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung beim Leitungsorgan des betreffenden Flughafens liegen sollte.

Die Anwendung von Normen

Die Verfasserin unterstützt die Einführung von Mindestnormen für Flughafendienste, durch die die Dienste verbessert werden und das Funktionieren der Flughäfen unterstützt wird. Es ist wichtig, dass bei diesen Mindestnormen den Sicherheitsvorschriften, Vereinbarungen und Managementsystemen des Flughafens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt Rechnung getragen wird. Darüber hinaus schlägt die Verfasserin die Einführung einer Verpflichtung für die Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten vor, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen und umzusetzen, durch das die Durchsetzung der Mindestqualitätsnormen unterstützt wird. Außerdem sollte der Flughafenbetreiber ermächtigt werden, die Mindestqualitätsnormen durchzusetzen.

Fazit

Die Verfasserin hebt hervor, dass die Öffnung der Märkte für Bodenabfertigungsdienste in der EU auf ausgeglichene Weise vorgenommen werden sollte, da eine vollständige Liberalisierung zu mehr Instabilität führen könnte, weil eine zunehmende Zahl von Bodenabfertigern aus dem Markt gedrängt würde. Die Bodenabfertigungsunternehmen sind das Rückgrat des Flugverkehrs, und ein instabiler Bodenabfertigungsmarkt würde zu wiederholten Störungen auf den europäischen Flughäfen sowie zu umfangreichen Entlassungen führen. Langfristig würde eine vollständige Liberalisierung dagegen wahrscheinlich zu einem europaweiten Oligopol einiger weniger überlebender Abfertigungsunternehmen führen. Ein solches Oligopol würde den Interessen der Fluggesellschaften, der Angestellten und der Fluggäste zuwiderlaufen und sich negativ auf Wettbewerb, Wachstum und Arbeitsplätze auswirken.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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 **und der maßgeblichen Tarifverträge** 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.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27a) Die Flughäfen sollten aufgefordert werden, zur Messung der Leistungen der Bodenabfertigungsdienstleister grundlegende Leistungsindikatoren anzuwenden, wodurch für eine Steigerung der Effizienz und im Endeffekt für schnelle und hochwertige Dienstleistungen für die Fluggäste Sorge getragen würde.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27b) Da eines der wichtigsten Ziele der Bodenabfertigungsdienste auf den europäischen Flughäfen darin besteht, die Qualität der Abfertigung zum Nutzen der Fluggesellschaften zu verbessern, muss diese Verordnung vor allem zur Verbesserung der Qualität der Gepäckabfertigung beitragen.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29) Die Vergabe von Unteraufträgen ***verschafft*** Bodenabfertigungsdienstleistern mehr Flexibilität. Allerdings kann die Vergabe von Unteraufträgen und die

(29) Die Vergabe von Unteraufträgen ***kann*** Bodenabfertigungsdienstleistern mehr Flexibilität ***verschaffen***. 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.

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.
Die Unterauftragsvergabe sollte im Anwendungsbereich dieser Verordnung in keinem Falle zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit führen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31a) Da Menschen mit Behinderungen oft auf Schwierigkeiten bei der Abfertigung ihrer Hilfsmittel stoßen, steht diese Verordnung in Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31b) Obwohl die Rechte behinderter Menschen und von Menschen mit eingeschränkter Mobilität auf Flugreisen durch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 geregelt sind, wird durch diese Verordnung ein verstärktes Zusammenwirken der Anbieter von Unterstützung für Menschen mit

Behinderungen bzw. für Menschen mit eingeschränkter Mobilität einerseits und der Abfertiger von Hilfsmitteln der Reisenden, einschließlich Medizinprodukten, andererseits gefördert.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Jeder betroffene Flughafen setzt einen Ausschuss mit Vertretern der Flughafennutzer oder der diese vertretenden Organisationen ein (Nutzerausschuss).

Geänderter Text

Jeder betroffene Flughafen setzt **auf Ersuchen der Flughafennutzer** einen Ausschuss mit Vertretern der Flughafennutzer oder der diese vertretenden Organisationen ein (Nutzerausschuss).

Begründung

Im Falle einiger Flugplätze nahmen die Vertreter nicht mehr an den Sitzungen der eingerichteten Ausschüsse der Flughafennutzer teil, weil es keine gravierenden Probleme oder Meinungsverschiedenheiten gab. Deshalb sollte keine Verpflichtung bestehen, einen solchen Ausschuss zu gründen, wenn seitens der Nutzer kein Interesse daran besteht. Darüber hinaus kann die Einrichtung und Verwaltung des Nutzerausschusses im Falle kleinerer Regionalflughäfen zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand und einer höheren finanziellen Belastung führen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten begrenzen diese Zahl jedoch nicht auf weniger als zwei Dienstleister pro Dienstleistungskategorie, **unter der Voraussetzung, dass diese auf der Grundlage relevanter, objektiver, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien ausgewählt werden.**

In Bezug auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, bewertet die Kommission, ob triftige Gründe vorliegen, um die Zahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf drei zu erhöhen, und spricht auf dieser Grundlage Empfehlungen gegenüber den nationalen Aufsichtsbehörden aus, die als unabhängige Regulierungsbehörden entscheiden, ob europäische, nationale und regionale Besonderheiten eine solche Erhöhung der Zahl der Dienstleister pro Dienstleistungskategorie erforderlich machen, unter der Voraussetzung, dass die Dienstleister auf der Grundlage relevanter, objektiver, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien ausgewählt werden.

Innerhalb von zwei Jahren nach dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Datum beurteilt die Kommission die Auswirkungen dieser Verordnung auf den Markt für Bodenabfertigungsdienste in der EU, wobei auch eine besondere Beurteilung der Auswirkungen auf die Arbeitnehmerrechte vorgenommen wird. Die Kommission legt die Ergebnisse der Bewertung in einem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat vor. Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigelegt.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 4 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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.**

nehmen, bei jeder Beschränkungen unterliegenden Kategorie von Bodenabfertigungsdiensten gemäß den Absätzen 2 und 3 effektiv wählen zu können zwischen mindestens

– zwei Bodenabfertigungsdienstleistern.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibungsverfahren ausgewählt, **das allen interessierten Parteien offensteht, im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie 2004/17/EG zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste. Der Auftraggeber kann die betreffenden Bodenabfertigungsdienste in einzelne Lose aufteilen und für jedes Los ein gesondertes Ausschreibungsverfahren organisieren.**

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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 lässt die EU-Vorschriften zu staatlichen Beihilfen unberührt.***

Geänderter Text

4. Nach Unterrichtung der Kommission kann der betreffende Mitgliedstaat ***nach Maßgabe der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen*** in Bezug auf Flughäfen in Randgebieten oder in Entwicklung begriffenen Gebieten seines Hoheitsgebiets, in denen Dienstleister ohne öffentliche Unterstützung (d.h. ausschließliche Rechte oder Ausgleichszahlungen) nicht zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten bereit sind, deren Flughäfen jedoch unter dem Gesichtspunkt der Zugänglichkeit für den betreffenden Mitgliedstaat von größter Wichtigkeit sind, eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für Bodenabfertigungsdienstleister in die Leistungsbeschreibung aufnehmen.

Änderungsantrag 12

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6a. Kann bei einer Ausschreibung keine ausreichende Zahl von Dienstleistern entsprechend Artikel 6 ermittelt werden, so leitet die Vergabestelle innerhalb von 12 Monaten nach Ablauf des vorangegangenen Ausschreibungsverfahrens eine neue Ausschreibung ein. Die Vergabestelle kann nach Anhörung des Nutzausschusses diesen Zeitraum auf höchstens 36 Monate verlängern.

Änderungsantrag 13

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

(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;

Geänderter Text

(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, **der Fähigkeit zur Gewährleistung der sicheren und verantwortungsvollen Abfertigung von Gepäck und Ausrüstung** sowie maximalen Turnaroundzeiten;

Änderungsantrag 14

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe d**

Vorschlag der Kommission

(d) Angemessenheit der personellen Ressourcen unter den Gesichtspunkten der Erfahrung der Mitarbeiter sowie der Angemessenheit von Schulungs-/Qualifizierungsprogrammen;

Geänderter Text

(d) Angemessenheit der personellen Ressourcen unter den Gesichtspunkten der Erfahrung **und der Zuverlässigkeit der** Mitarbeiter sowie der Angemessenheit von Schulungs-/Qualifizierungsprogrammen;

Änderungsantrag 15

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe g a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) innovative Leistungen.

Änderungsantrag 16

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe g b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(gb) Gewährleistung gerechter Bedingungen für die Angestellten,

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

1. Bodenabfertigungsdienstleister erhalten die entsprechende Befugnis für einen Zeitraum von mindestens sieben und höchstens zehn Jahren. Der genaue Zeitraum, für den die Befugnis des Dienstleisters gilt, und das Datum der Aufnahme des Betriebs sind in der Ausschreibung deutlich anzugeben.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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 mindestens sechs Monate, bevor sie den Flughafen verlassen, über ihre Absicht zur Einstellung des Geschäftsbetriebs. Versäumt es der Dienstleister, die Vergabestelle ***mindestens sechs Monate im Voraus*** zu unterrichten, so kann eine Geldbuße gegen ihn verhängt werden, sofern dieser sich nicht *zu Recht* auf höhere

kann.

Gewalt berufen kann.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 5 – zweiter Unterabsatz

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Begründung

Für die vorgeschlagene Regulierung der Preise im Falle eines zeitweiligen De-facto-Monopols gibt es keine Rechtsgrundlage, weil der Markt nach wie vor als offen betrachtet wird. Die zwischen einem Betreiber und seinem Kunden geltenden Preise sind das Ergebnis einer kommerziellen Vereinbarung, die sensible Informationen enthält, die nicht offengelegt werden können. Eine Regulierung wie die hier genannte kann für einen kommerziellen Markt nicht angeordnet werden. Dies würde zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber potenziellen Wettbewerbern führen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

5. In den Ausschreibungsunterlagen für das Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 ***sind*** die betreffenden Mitarbeiter, die entsprechenden vertraglichen Rechte der Beschäftigten im Einzelnen und die Bedingungen, nach denen die Beschäftigten als an den fraglichen Diensten beteiligt gelten, aufzuführen.

Begründung

Die Harmonisierung der sozialen Bedingungen innerhalb des Binnenmarktes ist eine Grundvoraussetzung für die Verhinderung diskriminierender Praktiken. Der Markt für Bodenabfertigungsdienste ist ausgesprochen volatil, und es ist möglich, dass sich an jedem neuen Ausschreibungsverfahren andere Betreiber beteiligen. Dies führt zu einer gravierenden Unsicherheit für das Personal, das den Vorschriften des neuen Betreibers und den dort herrschenden sozialen Bedingungen unterworfen sein oder sogar entlassen werden könnte. Es ist daher unbedingt nötig, eine verbesserte Kontinuität der Arbeitsbedingungen des Personals sicherzustellen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

7. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen Dienstleisters, die mit dem Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, deren Erbringung der vorherige Dienstleister einstellt, befasst waren und **einverstanden sind**, die Übernahme durch den (die) neuen Dienstleister oder selbst abfertigenden Flughafenutzer **zu** akzeptieren.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. Wenn auf einem Flughafen **der Platz oder die Kapazitäten so stark beschränkt sind, dass dies** eine Marktöffnung und/oder die Selbstabfertigung in dem in dieser Verordnung vorgesehenen Ausmaß **nicht zulässt**, so kann der betreffende Mitgliedstaat beschließen,

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(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 Dienstleister vorzubehalten, wobei im Falle einer Begrenzung auf zwei Dienstleister Artikel 6 Absatz 3 Anwendung findet;

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. ***Vertreter des Personals und der Gewerkschaften können auf Anfrage als Beobachter an diesen Sitzungen teilnehmen.*** Das Leitungsorgan des Flughafens erstellt ein Protokoll dieser Sitzung, das der Kommission auf deren Ersuchen übermittelt wird.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. ***Auf Flughäfen, die zumindest in drei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten***, darf keinem Unternehmen 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.

Geänderter Text

1. ***Es*** darf keinem Unternehmen die Genehmigung zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten als Bodenabfertigungsdienstleister, ***Subunternehmer*** 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.

Begründung

Eine solche Anforderung steht im Einklang mit der von drei der vier Sozialpartner (Flughäfen, Gewerkschaften und unabhängige Abfertiger) im April 2011 angenommenen gemeinsamen Erklärung. Es sollte jedoch klargestellt werden, dass sie für alle Unternehmen, einschließlich Subunternehmen, gilt. Darüber hinaus ist es nicht gerechtfertigt, diese Anforderung auf größere Flughäfen zu beschränken.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Für die Zwecke der Prüfung nach Absatz 1 unterbreitet der Antragsteller seine geprüften Abschlüsse für die beiden vorangegangenen Geschäftsjahre.

Geänderter Text

3. Für die Zwecke der Prüfung nach Absatz 1 unterbreitet der Antragsteller seine geprüften Abschlüsse für die beiden vorangegangenen Geschäftsjahre. ***Die Genehmigungsbehörde legt das Format der vorzulegenden Dokumentation fest.***

Begründung

Da es insbesondere in der Luftfahrtbranche ausgesprochen unterschiedliche Kostenrechnung-

und Buchführungsmodelle gibt, sollte die Genehmigungsbehörde befugt sein, das Format der vorzulegenden Dokumentation festzulegen, um für Vergleichbarkeit zu sorgen.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(d) Anforderungen an die Qualifikationen der Mitarbeiter, entsprechende Anforderungen an die Aus- und Fortbildung **sowie** Aus- und Fortbildungsplan;

Geänderter Text

(d) Anforderungen an die Qualifikationen der Mitarbeiter, entsprechende Anforderungen an die Aus- und Fortbildung, Aus- und Fortbildungsplan **sowie Verfahren zur Verhinderung von Unfällen und Verletzungen.**

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Das Verfahren für die Erteilung von Zulassungen muss transparent und nichtdiskriminierend sein und darf den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto nicht weiter als in dieser Verordnung vorgesehen einschränken.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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.***

unabhängigen Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eine ***Untersuchung der Begründung der vom Leitungsorgan des Flughafens getroffenen*** Entscheidung beantragen.

Begründung

Die vorgeschlagene Verordnung bezieht sich auf die Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte. Die Anforderungen sollten deshalb mit den Grundsätzen und Bestimmungen dieser Richtlinie in Einklang stehen. Vor diesem Hintergrund sollte die Rolle der Aufsichtsbehörde darauf beschränkt werden, die Begründung von Entscheidungen zu überprüfen und über deren Gültigkeit zu befinden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 4 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) die voraussichtliche Entwicklung der Bodenabfertigungsentgelte, der Zunahme des Verkehrsaufkommens und beabsichtigter Infrastrukturinvestitionen auf dem Flughafen;

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Es steht den Mitgliedstaaten frei, dem Flughafenleitungsorgan eines Flughafenetzes gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/12/EG zu gestatten,

**eine gemeinsame und transparente
Entgeltregelung anzuwenden.**

Begründung

As for determination of the fee ,distinction must be maintained between the fees for the use of the airport installations levied by the airport authority under already established rules and the fees collected by the designated manager of centralized infrastructures providing operations in a monopolistic position and subject to specific requirements. The latter should be subject to the requirements of the EU Airport Charges Directive (2009/12/EC - EUACD). However, the proposed Regulation goes beyond the Directive by requiring in order on the return on assets. Therefore, the Regulation should be aligned with the wording of the EUACD.

Änderungsantrag 32

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 7**

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

7. Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde gemäß Absatz 6 mit einer Entscheidung über die Höhe von Entgelten befasst, so **wird diese Entscheidung erst nach Prüfung durch die unabhängige Aufsichtsbehörde wirksam. Wenn die unabhängige Aufsichtsbehörde mit der Entscheidung des für die Infrastruktur zuständigen Leitungsorgans über die Höhe der Gebühren für Bodenabfertigungsdienste einverstanden ist, können die seit dem Zeitpunkt der ursprünglichen Entscheidung aufgelaufenen Gebühren nachträglich eingetrieben werden.**

Begründung

Um eine Situation zu vermeiden, in der lästige Anfechtungen mit dem einzigen Ziel vorgebracht werden, die Einführung einer Gebühr zu verzögern, wäre es wichtig, den Flughäfen zu gestatten, die während der Bearbeitungszeit des Einspruchs angefallenen Gebühren nachträglich einzutreiben.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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 abfertigten Flughafennutzer die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 **eingehalten werden**.

Geänderter Text

1. Die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung liegt beim Leitungsorgan des betreffenden Flughafens. Als Bodenkoordinator trägt das Leitungsorgan des Flughafens dafür Sorge, dass **die** Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigten Flughafennutzer die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 **einhalten**.

Das Leitungsorgan wird ermächtigt, Maßnahmen zur Durchsetzung der Verhaltensregeln zu ergreifen. Diese Maßnahmen müssen transparent, verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein.

Begründung

Within the Single Europe Sky, the managing body of the airport is in charge of the coordination of all stakeholders at its premises. This does not include, however, a responsibility for the coordination of each ground handling activity or operations at its premises. For instance, it is not possible for the airport operator to verify if stairs or bridges have been put in place on time. Furthermore, the airport cannot interfere in the contractual relationship between the ground handlers and their clients. However, appropriate and proportionate enforcement measures should ensure the respect of the rules of conduct that everyone has to comply with on the airport premises.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung liegt beim Leitungsorgan des betreffenden Flughafens. Als Bodenkoordinator trägt

Geänderter Text

1. Die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung liegt beim Leitungsorgan des betreffenden Flughafens. Als Bodenkoordinator trägt

das Leitungsorgan des Flughafens insbesondere dafür Sorge, dass beim Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafenutzer die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 eingehalten werden.

das Leitungsorgan des Flughafens insbesondere dafür Sorge, dass beim Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafenutzer die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 eingehalten werden. ***Als Bodenkoordinator sollte eine unabhängige Stelle benannt werden.***

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Dieser Artikel lässt die Wettbewerbsregeln der EU unberührt.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Verhaltensregeln können vom Leitungsorgan des Flughafens, einer Behörde oder einer anderen für die Flughafenaufsicht zuständigen Stelle erlassen werden.

2. Verhaltensregeln können vom Leitungsorgan des Flughafens, einer Behörde oder einer anderen für die Flughafenaufsicht zuständigen Stelle erlassen werden, ***um das ordnungsgemäße Funktionieren des Flughafens zu gewährleisten.***

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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.

Leitungsorgan des Flughafens oder ggf. die Behörde oder andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste fest. **Bei diesen Normen muss den Sicherheitsvorschriften, Vereinbarungen und Managementsystemen des Flughafenbetreibers und der betroffenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates Rechnung getragen werden.**

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenen Flughafennutzer halten diese Mindestqualitätsnormen ein. Außerdem halten die Flughafennutzer und Bodenabfertigungsdienstleister die Mindestqualitätsnormen in ihren Vertragsbeziehungen ein.

Geänderter Text

3. Die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenen Flughafennutzer halten diese Mindestqualitätsnormen ein. **Das Leitungsorgan des Flughafens kann vorschreiben, dass Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer ein Sicherheitsmanagementsystem einrichten und betreiben müssen, das der Größe des Unternehmens sowie der Art und Komplexität der Geschäftstätigkeit angemessen ist, mit den Managementsystemen des Flughafenbetreibers kompatibel ist und alle anderen Sicherheitsanforderungen des nationalen Rechts und des Unionsrechts erfüllt.** Außerdem halten die Flughafennutzer und Bodenabfertigungsdienstleister die Mindestqualitätsnormen in ihren Vertragsbeziehungen ein.

Begründung

Die Mindestqualitätsnormen spiegeln den von drei der vier Sozialpartner (Flughäfen, Gewerkschaften und unabhängige Abfertiger) im April 2011 angenommenen gemeinsamen

Standpunkt wieder. Das System sieht jedoch keine praktikable Möglichkeit vor, seine Durchsetzung sicherzustellen (abgesehen von dem unverhältnismäßigen Entzug der Zulassung eines Bodenabfertigers durch einen Mitgliedstaat).

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Für den Fall, dass die Einhaltung der Mindestqualitätsnormen so nicht sichergestellt werden kann, wird der Behörde oder einem anderen Leitungsorgan des Flughafens die Befugnis übertragen, Maßnahmen zur Durchsetzung der Mindestqualitätsnormen zu ergreifen. Die getroffenen Maßnahmen müssen gerecht, transparent, verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3b. Für den Fall, dass die Einhaltung der Mindestqualitätsnormen auf diese Weise nicht sichergestellt werden kann, wird das Leitungsorgan ermächtigt, Maßnahmen zu ihrer Durchsetzung zu ergreifen. Diese Maßnahmen müssen transparent, verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 a (neu)

Die von den Leitungsorganen des Flughafens festgelegten Mindestqualitätsnormen setzen sich zusammen aus

(1) Mindestqualitätsnormen für die betriebliche Leistung:

(a) Fluggastabfertigung

– maximale Wartezeit an den Abfertigungsschaltern

(b) Gepäckabfertigung

– maximale Lieferzeiten für Gepäckstücke (erstes und letztes Gepäckstück)

– maximale Lieferzeiten für Transitgepäck

– sichere und verantwortungsvolle Abfertigung von Gepäck und Ausrüstung

(c) Fracht- und Postabfertigung

– maximale Lieferzeiten für Fracht- und/oder Postsendungen

– maximale Lieferzeiten für Fracht- und/oder Posttransitsendungen

(d) Winterdienst

– maximale Zeit für die Flugzeugenteisung

– Mindestvorrat an Enteisungsflüssigkeiten

(e) Einhaltung der planmäßigen Abfertigungszeiten (Verzögerungen)

(f) Verhinderung von Beschädigungen durch Fremdoobjekte auf den Parkpositionen

(2) Mindestqualitätsnormen für die Aus- und Fortbildung

– aktuelle Aufzeichnungen über die Teilnahme an Aus- und Fortbildungsmaßnahmen des Flughafens zu den luftseitigen Verfahren, zu Sicherheit, Gefahrenabwehr,

Krisenmanagement und Umweltschutz

(3) Mindestqualitätsnormen für die Information und Unterstützung der Fluggäste:

(a) Übertragung von Echtzeitinformationen zu den Gepäcklieferzeiten und deren Anzeige durch den Flughafen

(b) Übertragung von Echtzeitinformationen über Passagiere, die von Flugverspätungen und -streichungen betroffen sind

(4) Mindestqualitätsnormen für die kollektive Entscheidungsfindung:

– Teilnahme am System der kollektiven Entscheidungsfindung des Flughafens

(5) Mindestqualitätsnormen für den Sicherheitsbereich:

(a) Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und Verpflichtung zu dessen Abstimmung mit dem SMS des Flughafens

(b) Meldung von Unfällen und Zwischenfällen

(6) Mindestqualitätsnormen für die Gefahrenabwehr:

– Einführung eines Gefahrenabwehrsystems

(7) Mindestqualitätsnormen für Krisenpläne

– Ausarbeitung eines Krisenplans (einschließlich eines Plans für die Schneebeseitigung) und Verpflichtung zu dessen Abstimmung mit dem entsprechenden Plan des Flughafens

(8) Umwelt

– Meldung von Umweltvorfällen (Leckagen)

– Emissionen der Vorfeldfahrzeuge

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Aufstellung und Aktualisierung von Mindestqualitätsnormen

- 1. Das Leitungsorgan des Flughafens legt für jede Mindestqualitätsnorm das Niveau und den Charakter der auf dem Flughafen zu erwartenden Leistungen fest. Der Nutzerausschuss des Flughafens ist hinsichtlich der genauen Festlegung, des Anwendungsbereichs und der Art der messbaren Bewertung der Einhaltung der Mindestqualitätsnormen zu konsultieren. Alle Dienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer müssen entsprechend ausgebildet werden, bevor die Bewertung der Einhaltung der Mindestqualitätsnormen eingeführt wird.***
- 2. Alle Mindestqualitätsnormen (und gegebenenfalls ihre quantitativen Zielvorgaben) werden öffentlich gemacht.***
- 3. Vor der Aktualisierung oder Änderung der Mindestqualitätsnormen konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens den Nutzerausschuss des Flughafens und die auf dem Flugplatz vertretenen Bodenabfertigungsdienstleister.***
- 4. Das Leitungsorgan des Flughafens erstattet dem Nutzerausschuss des Flughafens über die Einhaltung dieser Normen seitens der Bodenabfertigungsdienstleister und der selbst abfertigenden Flughafennutzer Bericht.***

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Begründung

Die Vervielfachung der Berichte führt zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand für alle Bodenabfertiger und selbst abfertigenden Flughafennutzer ohne wirklichen Mehrwert.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Begründung

Die Vervielfachung der Berichte führt zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand für alle Bodenabfertiger und selbst abfertigenden Flughafennutzer ohne wirklichen Mehrwert.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, sind

für die Unterauftragsvergabe finanziell haftbar.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 ***der Feststellung, dass das Gepäck dem betreffenden Reisenden gehört, zum Beispiel durch elektronische Kontrolle, und*** dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.

VERFAHREN

Titel	Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.12.2011
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 15.12.2011
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Ildikó Gáll-Pelcz 29.2.2012
Prüfung im Ausschuss	7.6.2012 9.7.2012
Datum der Annahme	10.7.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 36 - : 0 0 : 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Pablo Arias Echeverría, Cristian Silviu Buşoi, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Louis Grech, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Edvard Kožušník, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Barbara Weiler
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Raffaele Baldassarre, Jürgen Creutzmann, Ashley Fox, Marielle Gallo, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Sabine Verheyen

VERFAHREN

Titel	Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD)		
Datum der Konsultation des EP	1.12.2011		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.12.2011		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 15.12.2011	ENVI 15.12.2011	IMCO 15.12.2011
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 20.12.2011		
Assoziierte(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 24.5.2012		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Artur Zasada 19.12.2011		
Prüfung im Ausschuss	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
Datum der Annahme	6.11.2012		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 22 - : 20 0 : 2		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuscheri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Phil Bennion, Michael Gahler, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Peter Simon, Patricia van der Kammen		
Datum der Einreichung	9.11.2012		