

## **1079 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP**

Ausgedruckt am 24. 2. 1998

# **Regierungsvorlage**

## **Bundesgesetz über die Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen (Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz – FBG)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### **I. Teil: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Begriffsbestimmungen**

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes gilt:

1. Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.
2. Leitungsorgane sind der Zivilflugplatzhalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes und Mitbenützungsberechtigte gemäß § 62 Luftfahrtgesetz in der geltenden Fassung.
3. Nutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die auf Grund einer Beförderungsbewilligung oder Betriebsgenehmigung Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert.
4. Bodenabfertigungsdienste sind die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, die im Anhang aufgezählt sind.
5. Selbstabfertigung bezeichnet den Umstand, daß sich ein Nutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Nutzer
  - a) von denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält;
  - b) bei denen ein und dieselbe Person an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält.
6. Dienstleister ist jede gemäß § 7 zugelassene natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt,
7. Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind Einrichtungen auf Flughäfen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die auf Grund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können. Dazu zählen insbesondere die Gepäcksortier-, Enteisungs-, Abwasserreinigungs- und Treibstoffverteilungsanlagen.
8. Genehmigungsbehörde ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde.

#### **Trennung der Tätigkeitsbereiche**

§ 2. (1) Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten müssen ihre übrige Geschäftstätigkeit von der Tätigkeit der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten unter Beachtung handelsrechtlicher Grundsätze buchmäßig trennen.

(2) Das Leitungsorgan hat nachzuweisen, daß zwischen seinen Tätigkeiten als Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten und seinen übrigen Tätigkeiten, die mit der Einhebung von Gebühren verbunden sind, keine Finanzflüsse stattfinden.

(3) Die buchmäßige Trennung und das Vorhandensein allfälliger Finanzflüsse sind am Ende eines jeden Geschäftsjahres von einem Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Ein Prüfbericht darüber ist der Genehmigungsbehörde jährlich vorzulegen.

### **Bodenabfertigungsdienste**

**§ 3.** (1) Die Nutzer eines Flughafens dürfen

1. die Bodenabfertigungsdienste entweder selbst durchführen oder
2. durch einen Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen.

(2) Als Dienstleister für die Drittabfertigung sind nur jene Unternehmen zuzulassen, welche sich im Mehrheitseigentum von natürlichen oder juristischen Personen der Europäischen Gemeinschaft befinden, die auch die tatsächliche Kontrolle über diese Unternehmen ausüben.

(3) Es dürfen einer oder mehrere der im Anhang genannten Bereiche der Bodenabfertigungsdienste einem Dienstleister bewilligt werden. Eine nur teilweise Bewilligung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes ist nicht zulässig.

(4) Ein Unternehmen, welches Selbstabfertigung durchführt, hat dem Leitungsorgan in angemessener Frist Beginn, Ende und Umfang der Selbstabfertigung zu melden. Das Leitungsorgan hat der Genehmigungsbehörde darüber zu berichten. Eine teilweise Durchführung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes ist für Selbstabfertiger bis zum 31. Dezember 2002 nur dann zulässig, wenn bei einer anderen Dienstleistung dieses Bereiches eine zentrale Infrastruktureinrichtung in Anspruch genommen werden müßte. Der Selbstabfertiger hat die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften zu beachten.

(5) Hat nach dem 31. Dezember 2002 neben dem Leitungsorgan eines Flughafens kein zweiter, vom Leitungsorgan unabhängiger Dienstleister für einen der im Anhang genannten Bereiche von Bodenabfertigungsdiensten eine aufrechte Bewilligung inne, dann ist eine teilweise Bewilligung von Dienstleistungen dieses Bereiches zulässig.

### **Beschränkungen**

**§ 4.** (1) Bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten wird die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger auf jeweils zwei beschränkt:

1. Gepäckabfertigung
2. Vorfelddienste
3. Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug nach Ankunft, vor Abflug oder beim Transit betrifft.

(2) Spätestens zum 1. Jänner 2003 ist die Erbringung der in Abs. 1 genannten Bodenabfertigungsdienste wenigstens einem Dienstleister zu ermöglichen, der weder durch den Zivilflugplatzhalter noch durch einen Nutzer, der mehr als 25% der auf dem Flugplatz registrierten Fluggäste oder Fracht befördert, noch durch eine Stelle beherrscht wird, die dieses Flughafenunternehmen oder einen solchen Nutzer beherrscht oder ihrerseits von einem der beiden beherrscht wird.

(3) Erfüllt bis zum 1. Jänner 2003 keiner der gemäß Abs. 1 zugelassenen Dienstleister die Bedingungen des Abs. 2, ist ein dritter Dienstleister zuzulassen. Hat nach dem 31. Dezember 2002 neben dem Leitungsorgan eines Flughafens ein zweiter Dienstleister für einen der im Anhang genannten Bereiche von Bodenabfertigungsdiensten eine aufrechte Bewilligung inne und dieser Dienstleister ist nicht der Nutzer, der auf diesem Flughafen im abgelaufenen Kalenderjahr die größte Anzahl von Verkehrseinheiten hatte, dann ist dem Nutzer mit der größten Anzahl von Verkehrseinheiten auf Antrag bei Vorliegen der Voraussetzungen ebenfalls eine Bewilligung für diesen Bereich zu erteilen.

(4) Unbeschadet der Beschränkung der Dienstleister gemäß Abs. 1 muß für jeden Nutzer die Wahlmöglichkeit zwischen beiden Dienstleistern uneingeschränkt gewährleistet sein.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann aus besonderen Platz- oder Kapazitätsgründen, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen oder wenn Gründe der Betriebs- oder Verkehrssicherheit es erfordern, durch Verordnung die Abfertigung in der Weise begrenzen, daß bei den in Abs. 1 vorgesehenen Bodenabfertigungsdiensten die Abfertigung einem einzigen Dienstleister vorbehalten oder die Selbstabfertigung untersagt wird. Diese Beschränkung darf nicht

1. zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Dienstleistern oder Selbstabfertigern führen und
2. über das erforderliche Maß hinausgehen.

(6) Die Genehmigungsbehörde kann für andere als in Abs. 1 genannte Bodenabfertigungsdienste bei Vorliegen der in Abs. 5 genannten Gründe durch Verordnung die Zahl der Selbstabfertiger und Dienstleister nach Maßgabe der Betriebs- und Verkehrssicherheit beschränken.

(7) Bei Beschränkungen der Selbstabfertigung (Abs. 1, 5 und 6) dürfen jene Nutzer selbst abfertigen, welche jeweils die höchsten Verkehrseinheiten auf einem Flughafen aufweisen.

## 1079 der Beilagen

3

(8) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß den Abs. 5 oder 6 sind die für die Beschränkung der Zulassung maßgeblichen Schwierigkeiten und die zu ihrer Beseitigung erforderlichen Maßnahmen festzustellen. Erforderlichenfalls sind dem Leitungsorgan nach Durchführung eines Verwaltungsverfahrens geeignete Maßnahmen aufzutragen.

(9) Beschränkungen nach den Abs. 5 oder 6 bedürfen der vorherigen Zustimmung der Europäischen Kommission. Die Genehmigungsbehörde hat der Europäischen Kommission spätestens drei Monate vor dem Inkrafttreten einer Verordnung gemäß Abs. 5 oder 6 die darin normierten Beschränkungen und die dafür maßgeblichen Gründe mitzuteilen.

(10) Unbeschadet des Abs. 11 darf eine Verordnung gemäß Abs. 5 oder 6 nur für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren erlassen werden.

(11) Eine Verordnung gemäß Abs. 5 oder 6 mit der die Bodenabfertigungsdienste einem einzigen Dienstleister vorbehalten werden (Abs. 5) darf nur für einen Zeitraum von zwei Jahren erlassen werden.

### **Zentrale Infrastruktureinrichtungen**

**§ 5.** (1) Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind dem Leitungsorgan vorbehalten.

(2) Das Übertragen des Betriebes einer solchen Anlage an einen Dritten ist vom Leitungsorgan zu bewilligen, wenn die Betriebssicherheit des Flughafens gewährleistet ist.

(3) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Infrastruktureinrichtungen, welche nicht im Eigentum des Leitungsorganes stehen, sind von den Abs. 1 und 2 ausgenommen.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann durch Verordnung für jeden Flughafen andere als die im § 1 Z 7 genannten Einrichtungen zu zentralen Infrastruktureinrichtungen erklären. Dabei sind die auf diesem Flughafen bestehenden Platz- und Kapazitätsverhältnisse sowie die Erfordernisse für einen sicheren und wirtschaftlichen Flughafenbetrieb zu berücksichtigen.

### **Auswahlverfahren**

**§ 6.** (1) Das Leitungsorgan hat in den Fällen des § 4 Abs. 1 bis 6 die Vergabe von Dienstleistungen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften öffentlich auszuschreiben. In der Ausschreibung hat das Leitungsorgan vorzusehen, daß die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften einzuhalten sind und sich der Dienstleister verpflichtet, die Bodenabfertigungsdienste unter Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften zu erbringen.

(2) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist von der Erfüllung eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig zu machen. Vor Festlegung der darin aufgestellten Anforderungen sind der Nutzausschuß und der Betriebsrat des betreffenden Flugplatzhalters anzuhören.

(3) Die Kriterien für diese Ausschreibung einschließlich der technischen Spezifikationen und des Pflichtenheftes müssen unter Wahrung der Betriebssicherheit sachgerecht, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

(4) Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzausschusses durch das Leitungsorgan des Flughafens, wenn dieses

1. selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und
2. kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt kontrolliert und
3. in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist.

Andernfalls hat die Auswahl der Dienstleister durch die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Nutzausschusses und des Leitungsorgans zu erfolgen.

(5) Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß § 4 Abs. 1, 5 oder 6 beschränkt, so kann das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Abs. 1 bis 4 unterziehen zu müssen. Es kann ferner ohne dieses Verfahren einem Dienstleistungsunternehmen gestatten, Bodenabfertigungsdienste auf dem betreffenden Flughafen zu erbringen, wenn

1. es dieses Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert oder
2. es von diesem Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert wird.

(6) Das Ergebnis des Auswahlverfahrens ist dem Nutzausschuß mitzuteilen.

### **Zulassungsverfahren**

**§ 7.** (1) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten bedarf der Bewilligung durch die Genehmigungsbehörde.

4

## 1079 der Beilagen

- (2) Eine Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber
1. die für die Ausübung der angestrebten Tätigkeit entsprechenden Kenntnisse nachweist und das entsprechend qualifizierte Personal beschäftigt,
  2. sich hinsichtlich der Beschäftigung von Arbeitnehmern zur Einhaltung der in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften verpflichtet hat,
  3. über die notwendige Betriebsorganisation verfügt und
  4. eine Versicherungsdeckung durch eine Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 300 Millionen Schilling nach Maßgabe der geplanten Tätigkeiten nachweist sowie
  5. die finanzielle Leistungsfähigkeit seines Unternehmens glaubhaft macht.
- (3) Dienstleister unterliegen der Betriebspflicht während der Betriebszeit des Flughafens.
- (4) Die Bewilligung darf nur für die Dauer von höchstens sieben Jahren erteilt werden.
- (5) Vor Erteilung der Bewilligung ist das Leitungsorgan anzuhören.
- (6) Die Bewilligung kann im Interesse einer geordneten und sicheren Abwicklung des Flughafenbetriebes bedingt oder mit Auflagen erteilt werden.
- (7) Dienstleister unterliegen der Aufsicht gemäß § 141 Luftfahrtgesetz.
- (8) Stellt ein Dienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des erteilten Bewilligungszeitraums ein, so ist er nach dem gleichen Verfahren (§§ 6 und 7) durch einen anderen zu ersetzen.

**Widerruf der Zulassung**

- § 8. (1) Die Zulassung ist von der Genehmigungsbehörde zu widerrufen, wenn
1. eine Voraussetzung für die Erteilung nicht mehr gegeben ist oder zum Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert, oder
  2. wenn gemäß § 7 Abs. 7 erteilte Bedingungen oder Auflagen nicht erfüllt werden, oder
  3. wenn gemäß § 141 Luftfahrtgesetz aufgetragene Maßnahmen nicht durchgeführt werden, oder
  4. im Falle einer negativen Feststellung gemäß § 2 Abs. 3, oder
  5. wenn gegen andere sich aus diesem Bundesgesetz ergebende Verpflichtungen verstoßen wurde.
- (2) Das Leitungsorgan ist vom Widerruf der Zulassung zu informieren.

**Untersagung der Selbstabfertigung**

§ 9. (1) Die Selbstabfertigung ist von der Genehmigungsbehörde zu untersagen, wenn durch ihre Ausübung die geordnete und sichere Abwicklung des Flughafenbetriebes gefährdet wird, wenn das Unternehmen gegen Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften (§ 3 Abs. 4) verstoßen hat oder wenn die Voraussetzungen des § 4 Abs. 7 nicht mehr gegeben sind.

- (2) Das Leitungsorgan ist von der Untersagung der Selbstabfertigung zu informieren.

**Zugang zu den Flughafeneinrichtungen**

§ 10. (1) Der Zugang der zugelassenen Dienstleister oder Nutzer, die sich selbst abfertigen, zu Flughafeneinrichtungen einschließlich der zentralen Infrastruktureinrichtungen, soweit er für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist, darf nicht behindert werden. Die Aufteilung der Flächen sowie der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen hat nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien zu erfolgen. Erforderlichenfalls hat die Genehmigungsbehörde durch Bescheid die notwendigen Maßnahmen vorzuschreiben.

(2) Die Höhe des Entgelts für den Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen (Infrastrukturtarif) ist vom Leitungsorgan nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen. Der Infrastrukturtarif ist von der Genehmigungsbehörde zu bewilligen.

(3) Das Leitungsorgan kann von den Dienstleistern und den Selbstabfertigern ein Entgelt für die Nutzung seiner sonstigen Einrichtungen vorsehen. Die Höhe dieser Entgelte ist nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen.

**Nutzausschuß**

§ 11. (1) Die Nutzer eines Flughafens bilden den Nutzausschuß. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er im Ausschuß selbst teilnimmt oder sich durch eine von ihm damit betraute Organisation vertreten lassen möchte. Die Anzahl der Stimmen eines Nutzers berechnet sich nach dem Verhältnis seiner Verkehrseinheiten im abgelaufenen Kalenderjahr zur Gesamtzahl der Verkehrseinheiten des Flughafens.

Die Zahl der sich ergebenden Stimmen ist vom Leitungsorgan des Flughafens der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Im Zweifelsfall hat die Genehmigungsbehörde zu entscheiden.

(2) Der Nutzausschuß hat eine Geschäftsordnung zu beschließen.

(3) Die konstituierende Sitzung des Nutzausschusses hat unter dem Vorsitz eines Vertreters der Genehmigungsbehörde stattzufinden. Bis zur Wahl eines Vorsitzenden aus dem Kreis der Nutzer wird die Sitzung unter Leitung des Vertreters der Genehmigungsbehörde geführt.

(4) Die Genehmigungsbehörde und das Leitungsorgan sind berechtigt, an den Sitzungen des Nutzausschusses mit einem Vertreter als Beobachter teilzunehmen. Diese sind zu jeder Sitzung einzuladen.

#### **Konsultationen**

§ 12. Die Genehmigungsbehörde hat mindestens einmal jährlich zu Konsultationen über die Anwendung dieses Gesetzes einzuladen. An diesen nehmen die Genehmigungsbehörde, das Leitungsorgan, der Nutzausschuß und die gemäß § 7 zugelassenen Dienstleister teil.

#### **Gegenseitigkeit**

§ 13. (1) Wird die Genehmigungsbehörde davon unterrichtet, daß ein Drittstaat österreichische Dienstleister und Selbstabfertiger von Rechts wegen oder tatsächlich

1. nicht in einer diesem Bundesgesetz vergleichbaren Weise, oder
2. ungünstiger als inländische Dienstleister und Selbstabfertiger, oder
3. ungünstiger als Dienstleister und Selbstabfertiger aus anderen Drittländern behandelt, so kann Österreich, unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Europäischen Union, die Pflichten, die sich aus der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 gegenüber den Dienstleistern und Nutzern dieses Drittstaates ergeben, im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ganz oder teilweise aussetzen.

(2) Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über Art und Ausmaß der Entscheidung.

#### **Information**

§ 14. (1) Das Leitungsorgan hat der Genehmigungsbehörde das Passagier-, Fracht- und Postaufkommen des jeweils abgelaufenen Kalenderjahres und das dem 1. April und dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraums zu melden.

(2) Die Genehmigungsbehörde stellt diese Daten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Erstellung eines Berichts über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates zur Verfügung.

#### **Inkrafttreten**

§ 15. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes treten für

1. Flughäfen, die jährlich weniger als eine Million Fluggäste oder 25 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2 mit 1. Jänner 1998 in Kraft;
2. Flughäfen, die jährlich mindestens eine Million Fluggäste oder 25 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2, mit 1. Jänner 1998 in Kraft;
3. Flughäfen, die jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2, mit 1. Jänner 1998 in Kraft. § 3 Abs. 1 Z 2 tritt für diese Flughäfen mit 1. Jänner 2001 in Kraft.
4. Flughäfen, die
  - a) entweder jährlich mindest drei Millionen Fluggäste oder 75 000 t Fracht zu verzeichnen haben oder
  - b) in dem dem 1. April oder dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraum mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen hatten,mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2 mit 1. Jänner 1998 in Kraft. § 3 Abs. 1 Z 2 tritt für diese Flughäfen mit 1. Jänner 1999 in Kraft.

#### **Geltungsbereich**

§ 16. Erreicht ein Flughafen eine der im § 15 genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so sind die Bestimmungen betreffend die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste nicht anzuwenden.

**Vollziehung**

§ 17. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

**ANHANG****VERZEICHNIS DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE****1. Bereich administrative Abfertigung:**

Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfaßt:

- 1.1. die Vertretung bei und die Verbindungen zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Nutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter;
- 1.2. die Kontrolle der Verladung, der Nachrichten und der Telekommunikation;
- 1.3. die Behandlung, Lagerung, Abfertigung und Verwaltung der Ladungen;
- 1.4. alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.

**2. Bereich Fluggastabfertigung:**

Die Fluggastabfertigung umfaßt die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlußflügen, insbesondere die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.

**3. Bereich Gepäckabfertigung:**

Die Gepäckabfertigung umfaßt die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird, sowie die Gepäckbeförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.

**4. Bereich Fracht- und Postabfertigung:**

Die Fracht- und Postabfertigung umfaßt:

- 4.1. in bezug auf die Fracht: bei Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits die Behandlung der Fracht, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;
- 4.2. in bezug auf die Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

**5. Bereich Vorfelddienste:**

Die Vorfelddienste umfassen:

- 5.1. das Lotsen des Flugzeugs bei der Ankunft und beim Abflug \*);
- 5.2. die Unterstützung beim Parken des Flugzeugs und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel \*);
- 5.3. die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfeldseitigen Dienste erbringt \*);
- 5.4. das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel, sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude;
- 5.5. die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel;
- 5.6. das Bewegen des Flugzeugs beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel;

---

\*) Sofern diese Dienste nicht von den Flugverkehrskontrolldiensten erbracht werden.

## 1079 der Beilagen

7

- 5.7. die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.
6. **Bereich **Reinigungsdienste und Flugzeugservice:****

Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:

  - 6.1. die Innen- und Außenreinigungen des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice;
  - 6.2. die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeugs;
  - 6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung.
7. **Bereich **Betankungsdienste:****

Die Betankungsdienste umfassen:

  - 7.1. die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen;
  - 7.2. das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.
8. **Bereich **Stationswartungsdienste:****

Die Stationswartungsdienste umfassen:

  - 8.1. die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug;
  - 8.2. spezielle, vom Nutzer geforderte Tätigkeiten;
  - 8.3. das Vorhalten und die Verwaltung des Wartungsmaterials und der Ersatzteile;
  - 8.4. das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.
9. **Bereich **Flugbetriebs- und Besatzungsdienste:****

Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen:

  - 9.1. die Vorbereitung des Fluges am Abflughafen oder anderenorts;
  - 9.2. die Hilfe während des Fluges, unter anderem bei einer während des Fluges gegebenenfalls erforderlichen Änderung des Flugablaufs;
  - 9.3. die Dienste nach dem Flug;
  - 9.4. allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.
10. **Bereich **Transportdienste:****

Die Transportdienste am Boden umfassen:

  - 10.1. die Organisation und Abwicklung der Beförderung von Fluggästen, Besatzung, Gepäck, Fracht und Post zwischen verschiedenen Abfertigungsgebäuden eines Flughafens, nicht jedoch Beförderungen zwischen dem Flugzeug und einem anderen Ort auf dem Gelände des gleichen Flughafens;
  - 10.2. alle speziellen, vom Nutzer verlangten Beförderungsdienste.
11. **Bereich **Bordverpflegungsdienste (Catering):****

Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen:

  - 11.1. die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung;
  - 11.2. die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs;
  - 11.3. die Reinigung des Zubehörs;
  - 11.4. die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.

8

1079 der Beilagen

**Vorblatt****Problem:**

Durch die Öffnung des Zuganges zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen soll ein weiterer Liberalisierungsschritt in der Zivilluftfahrt vollzogen werden.

**Lösung:**

Das Bodenabfertigungsgesetz soll eine zeitlich abgestufte stufenweise Übernahme von Bodenabfertigungsdiensten ermöglichen.

**Kosten:**

Dem durch zusätzliche Verwaltungsverfahren erhöhten Verwaltungsaufwand stehen Mehreinnahmen aus den Gebühren gegenüber.

**Alternative:**

Keine.

**EU-Konformität:**

Mit dem vorliegenden Gesetz soll die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft umgesetzt werden.



## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft ist gemäß ihrem Artikel 23 spätestens ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (Nr. L 272/36 v. 25. 10. 1996) umzusetzen. Mit dieser Richtlinie soll der Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste liberalisiert werden. Inhalt und Umfang der Bodenabfertigungsdienste sind im Anhang zu diesem Entwurf taxativ aufgezählt. Mit der Liberalisierung des Marktzuganges soll eine Senkung der Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen bei gleichzeitiger Anhebung des Qualitätsniveaus für die Nutzer erfolgen. Die Grundzüge der Liberalisierung sind in der Richtlinie vorgegeben: unter Beachtung der Erfordernisse dieses Sektors muß die Liberalisierung in zeitlich abgestuften Schritten durchgeführt werden. Dem Erfordernis der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit und der Tatsache, daß auf einem Flughafen die Kapazitäten und vorhandenen Flächen für die Bodenabfertigung begrenzt sind, soll durch verschiedene Maßnahmen Rechnung getragen werden. Dies soll einerseits durch die Begrenzung der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten und andererseits durch die Beschränkung der Selbstabfertigung geschehen. Die Beschränkungen sollen jedoch nur unter Anwendung von sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien möglich sein. Zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs erscheint es notwendig, daß in einem absehbaren Zeitraum zumindest ein unabhängiger Dienstleister (unabhängig sowohl vom Flughafen als auch von den Luftfahrtunternehmen) zur Verfügung steht. Die Auswahl der Dienstleister soll nach einem transparenten und objektiven Verfahren unter Anhörung der Nutzer des Flughafens erfolgen.

Zentrale Infrastruktureinrichtungen eines Flughafens sind ua. jene Einrichtungen, welche aus technischen Gründen oder aus Rentabilitäts-, Sicherheits- oder Umweltgründen nur sehr schwer geteilt oder mehrfach bereitgestellt werden können. Zur Gewährleistung eines sicheren und reibungslosen Flughafenbetriebes sollen Verwaltung und Betrieb dieser zentralen Infrastruktureinrichtungen dem Flughafenbetrieb vorbehalten bleiben. Die zentrale Verwaltung dieser Einrichtungen darf jedoch nicht zu einer Behinderung ihrer Benutzung führen. Im Interesse eines wirksamen Wettbewerbes soll allen Benutzern – gegen Entgelt – der gleiche Zugang zu diesen Einrichtungen ermöglicht werden.

Für Unternehmen aus Drittländern sollen die in diesem Bundesgesetz eröffneten Möglichkeiten und Rechte nur im Fall strikter Gegenseitigkeit gelten. Andernfalls müßten sie für diese Unternehmen ausgesetzt werden. Die durch die Umsetzung der Richtlinie bedingte Änderung der Rechtslage wird auch in einer noch vorzubereitenden Änderung der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) ihren Niederschlag finden.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu § 1:**

Diese Bestimmung übernimmt die in Art. 2 der Richtlinie enthaltenen Definitionen. Unter den in Z 5 genannten Begriff "Vertrag mit einem Dritten" sind auch Code-share-Verträge zu subsumieren. Dies bedeutet im Ergebnis, daß bei Code-share-Flügen immer nur der operating carrier Selbstabfertigung durchführen darf. In Z 5 lit. b sind unter dem Begriff "Person" physische und juristische Personen zu verstehen.

#### **Zu § 2:**

(Art. 4 der RL). Im Interesse eines wirksamen Wettbewerbs sollen mit dieser Bestimmung Quersubventionen zugunsten der Bodenabfertigungsdienste vermieden werden. Eine negative Feststellung gemäß Abs. 3 stellt einen Widerrufsgrund im Sinne des § 8 dar.

#### **Zu § 3:**

(Art. 6 und 7 der RL). Abs. 1 eröffnet den Nutzern (zusätzlich zu den Flugplatzhaltern) die Möglichkeit, zwischen Selbst- und Drittabfertigung zu wählen. Selbstabfertigung ist im Rahmen des § 14 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) bereits jetzt möglich. Die Einschränkung des Abs. 2 auf Unternehmen der Gemeinschaft verlangt nicht nur das Mehrheitseigentum innerhalb der Gemeinschaft, sondern auch, daß die tatsächliche Kontrolle, dh. alle unternehmensrelevanten Entscheidungen von den Eigentümern ausgeübt wird. Stimmrechtsbindungen in Kapitalgesellschaften zugunsten von Minderheits-eigentümern sind nicht zulässig. Wegen des inneren Zusammenhanges der einzelnen Bodenabfertigungsdienste, aber auch zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen und zur klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeiten, sollen die im Anhang 1 genannten Dienste grundsätzlich nur jeweils in ihrer Gesamtheit (zB umfaßt der BAD Catering alle in 11.1. bis 11.5. genannten Tätigkeiten) erbracht werden können. Die Schaffung von Überkapazitäten bei den höher gewinnorientierten Tätigkeiten bei

10

1079 der Beilagen

gleichzeitig zu geringen Kapazitäten in anderen Bereichen kann nicht Ziel der Liberalisierung sein. Es soll jedoch Ausnahmen von diesem Prinzip sowohl bei Selbstabfertigern als auch bei Dienstleistern geben (vgl. die Abs. 4 und 5). Für Selbstabfertiger soll es ab dem 1. Jänner 2003 generell möglich sein, einzelne getrennte Dienstleistungen eines Bereiches durchzuführen. Die Meldepflicht der Selbstabfertigung soll der Behörde jederzeit einen aktuellen Überblick ermöglichen.

**Zu § 4:**

(Art. 6, 7 und 9 der RL). Im Hinblick auf die Größe und das Verkehrsaufkommen der österreichischen Flughäfen erscheint es zweckmäßig, die von der Richtlinie gegebenen Möglichkeiten der Beschränkung von vornherein zu verfügen. Der Beschränkung der Bodenabfertigungsdienste liegt ein mehrstufiges System zugrunde: Die im Abs. 1 genannten Bodenabfertigungsdienste sollen von Gesetzes wegen auf zwei Drittelfertiger beschränkt werden. Eine weitergehende Einschränkung dieser Dienste (Abs. 5) sowie eine Einschränkung anderer als in Abs. 1 genannter Bodenabfertigungsdienste kann nur aus den in Abs. 5 genannten Gründen nach Durchführung des vorgesehenen Verfahrens mit Zustimmung der Europäischen Kommission erfolgen. Unabhängig von diesen Einschränkungen ist jedenfalls ab 1. Jänner 2003 ein nach den Kriterien des Abs. 2 unabhängiger Dienstleister zuzulassen. Abs. 2 ist die *lex specialis* zu Abs. 1. Sollte zu diesem Zeitpunkt (1. 1. 2003) keiner der beiden gemäß Abs. 1 zugelassenen Dienstleister die Voraussetzungen des Abs. 2 erfüllen, ist darüber hinaus ein weiterer Dienstleister zuzulassen.

In der Präambel einer VO gemäß Abs. 4 oder 5 werden die genauen Gründe die zu ihrer Erlassung führen, zu bezeichnen sein. Ebenso sind die Maßnahmen zu nennen, welche zur Beseitigung der für die VO maßgeblichen Umstände führen.

**Zu § 5:**

(Art. 8 der RL). Zur Definition der zentralen Infrastruktureinrichtungen siehe § 1 Z 7. Im Hinblick auf die besondere Situation der Regionalflughäfen erscheint es zweckmäßig, falls notwendig, die Möglichkeit zu schaffen, für jeden Flughafen im Einzelfall unter Berücksichtigung seiner besonderen Erfordernisse weitere Infrastruktureinrichtungen zu definieren. Der Vorbehalt dieser Einrichtungen zugunsten des Leitungsorgans entspricht dem Art. 8 der RL. Dem Vorbehalt liegt die Überlegung zugrunde, daß derartige, für den Betrieb eines Flughafens maßgebliche Einrichtungen aus den im Entwurf genannten Gründen, aber auch aus dem Gesamtzusammenhang der Flughafenplanung und des -betriebes von entscheidender Bedeutung sind und daher sowohl Errichtung wie auch Betrieb grundsätzlich dem Leitungsorgan vorbehalten werden sollen. Es ist nicht anzunehmen, daß ein – befristet zugelassener (§ 7 Abs. 4) – Dienstleister derartige Investitionen plant. Für das Leitungsorgan kann sich jedoch die Notwendigkeit der Erweiterung dieser Einrichtungen ergeben. Mit der Möglichkeit des Übertragens dieser Anlagen an Dritte soll durch die Bewilligung primär die Betriebssicherheit gewährleistet werden.

**Zu § 6:**

(Art. 11 der RL). Einer Zulassung gemäß § 7 hat ein Auswahlverfahren vorzugehen. Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten durch das Leitungsorgan oder durch ein Unternehmen im Sinne des Abs. 5 kann ohne Auswahlverfahren erfolgen, sofern es sich um Einschränkungen gemäß § 4 Abs. 1 oder Freistellungen gemäß § 4 Abs. 5 oder 6 handelt.

**Zu § 7:**

(Art. 14 der RL). Wegen des erhöhten Gefährdungspotentials mancher Tätigkeiten auf einem Flughafen müssen von einem Dienstleister und seinem Personal neben den für seine Tätigkeit notwendigen fachlichen Kenntnissen zusätzliche spezielle Kenntnisse verlangt werden. Gerade die Tätigkeiten auf einem Vorfeld in der Nähe von Flugzeugen verlangen derartige Kenntnisse (zB spezielle Regelungen für den Kfz-Verkehr usw.). Die Höhe der Betriebshaftpflichtversicherung muß sich am Gefährdungspotential der konkreten Tätigkeiten orientieren. Bei Tätigkeiten ausschließlich im administrativen Bereich wird man mit einer geringeren Haftungssumme das Auslangen finden. Tätigkeiten mit einem höheren Gefährdungspotential, wie zB im oder in unmittelbarem Kontakt mit dem Flugzeug (also alle Vorfelddienste), verlangen die Ausschöpfung der Höchstsumme. Das Angebot an Bodenabfertigungsdiensten muß im gesamten Umfang während der Betriebszeit eines Flughafens gegeben sein. Diesem Erfordernis soll mit der Normierung der Betriebspflicht entsprochen werden. Die Betriebspflicht darf keinesfalls dadurch unterlaufen werden, daß zu verkehrsschwachen Zeiten betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigte, überhöhte Tarife verlangt werden. Mit der Erteilung von Bedingungen oder Auflagen soll den speziellen Erfordernissen des Flughafenbetriebes Rechnung getragen werden. Die Aufsicht gemäß § 141 Luftfahrtgesetz soll es ermöglichen, dem Dienstleister im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt

## 1079 der Beilagen

11

(wozu auch ein sicherer Flughafenbetrieb zu zählen ist) notwendige Maßnahmen aufzutragen. Mit dem Erfordernis der Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften werden Art. 18 und 19 der RL umgesetzt.

Dem Erfordernis nach einem reibungslosen und sicheren Flughafenbetrieb wird man am besten mit einem Vertrag zwischen Abfertiger und Flughafen, welcher die Einzelheiten der Benützung der Flughafen-einrichtungen regelt, nachkommen können.

**Zu § 8:**

(Art. 14 und 15 der RL). Die in den Z 1 bis 3 genannten Widerrufsründe dienen der Aufrechterhaltung des sicheren Flughafenbetriebes, die Z 5 beinhaltet auch den Widerruf, falls gegen die Betriebspflicht verstoßen wurde. Der Verstoß gegen die Bestimmung des § 2 (Quersubvention) bedeutet einen Wettbewerbsnachteil der Mitbewerber und kann entsprechend den Zielsetzungen des Entwurfes nur mit dem Widerruf der Zulassung wirksam geahndet werden.

**Zu § 9:**

(Art. 15 der RL). Die Aufrechterhaltung eines sicheren Flughafenbetriebes hat höchste Priorität. Daher muß – analog zu § 8 – wenn die Selbstabfertigung in einer die Sicherheit gefährdenden Weise durchgeführt wird, die Untersagung möglich sein.

**Zu § 10:**

(Art. 16 der RL). Die für die Abfertigung notwendigen Flughafeneinrichtungen müssen für alle Benützer (Selbst- und Drittabfertiger) jederzeit zu für alle gleichen Konditionen zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für die Berechnung des Infrastrukturtarifes. Gegen die Entscheidung über die Höhe des Infrastrukturtarifes (Abs. 2) steht die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts offen. Abs. 3 berechtigt das Leitungsorgan des Flughafens im Sinne des Art. 16 Abs. 3 der RL zur privatrechtlichen Festlegung eines Entgeltes für die einzelnen von einem Selbstabfertiger oder Dienstleister in Anspruch genommenen sonstigen Infrastruktureinrichtungen, wobei ein solches Entgelt nach der tatsächlichen Benützung oder pauschaliert (zB für die Berechtigung, daß ein LKW das Vorfeld befahren darf) zu berechnen ist. Für die Höhe des Entgeltes sollen die aufgewendeten Investitionen sowie internationale Vergleichswerte Maßstab sein. Gegen die Höhe des Entgeltes gem. Abs. 3 steht der ordentliche Rechtsweg offen. Im Sinne der Betriebspflicht (§ 7 Abs. 3) darf ein Verfahren über die Höhe und Rechtmäßigkeit des Entgeltes nicht dazu führen, daß bis zu seiner rechtskräftigen Entscheidung keine Leistungen erbracht werden.

**Zu § 11:**

(Art. 5 der RL). Dem Nutzerausschuß – als Organ der Interessenvertretung der auf einem Flughafen vertretenen Nutzer – kommen verschiedene Rechte (§§ 6, 10 und 12) zu. Eine Verkehrseinheit als Basis der Stimmenanzahl stellt das sowohl auf der Ankunfts- als auch auf der Abflugseite abgefertigte Passagier-, Fracht- und Postaufkommen dar, wobei ein Passagier mit seinem Gepäck einem Gewicht von 100 kg gleichgesetzt wird.

**Zu § 12:**

(Art. 13 der RL). Bei diesen – obligatorischen – Konsultationen sollen vor allem die sich aus dem Gesetzesvollzug in der Praxis ergebenden Schwierigkeiten diskutiert und einer für alle Beteiligten akzeptablen Lösung zugeführt werden. Dabei sollen insbesondere auch Beschränkungen und Freistellungen und die zu ihrer Beseitigung notwendigen organisatorischen Maßnahmen diskutiert werden.

**Zu § 13:**

(Art. 20 der RL). Mit dieser Bestimmung sollen österreichische Dienstleister und Selbstabfertiger in einem Drittstaat den Unternehmen dieses Staates gleichgestellt werden.

**Zu § 15:**

(Art. 1 der RL). Bei dieser Bestimmung ist zwischen Selbstabfertigung und Drittabfertigung zu unterscheiden: Selbstabfertigung wird ab Inkrafttreten des Gesetzes auf jedem Flughafen unabhängig von seiner Größe ermöglicht. Auf Flughäfen, welche die Grenzwerte der Z 1 und 2 nicht überschreiten, kommt das in diesem Gesetz geregelte Regime der Drittabfertigung nicht zur Anwendung. Diesbezüglich sind die Vorschriften der ZFBO (§ 14) weiterhin anzuwenden. Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen betreffend die Drittabfertigung sind für Flughäfen im Sinne der Z 3 ab 1. Jänner 2001 und für Flughäfen im Sinne der Z 4 ab 1. Jänner 1999 anzuwenden.

12

1079 der Beilagen

**Zu § 16:**

Diese Bestimmung entspricht Art. 1 Abs. 3 der RL.