



Verkehrs

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Veraltungsbereich Verkehr und öffentliche Wirtschaft

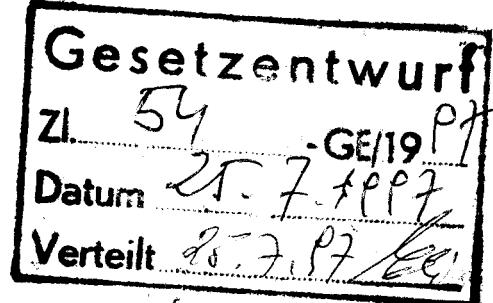
GZ. 58112/18-Z7/97

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmwww
Telex (61) 3221155 bmwww
DVR: 0090204
Telefax (01) 713 03 26
Telefax (01) 71162/1599 (Verkehrspolitik)
Telefax (01) 71162/4499 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
post@bmv.gv.at

An/die/das/den

Sachbearbeiter:
Tel.: (01) 711 62 DW 9700

Österreichische Präsidentschaftskanzlei
Verfassungsgerichtshof
Verwaltungsgerichtshof
Rechnungshof
Parlamentsdirektion
Volksanwaltschaft
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
alle Bundesministerien
Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt
Dr. Peter Wittmann
Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer
Frau Staatsekretärin im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
Dr. Benita Ferrero-Waldner
Finanzprokuratur
Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
Post und Telekom Austria AG
Amt der Burgenländischen Landesregierung
Amt der Kärntner Landesregierung
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Amt der Salzburger Landesregierung
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Amt der Tiroler Landesregierung
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Amt der Wiener Landesregierung
Unabhängigen Verwaltungssenat in Burgenland
Unabhängigen Verwaltungssenat in Kärnten
Unabhängigen Verwaltungssenat in Niederösterreich
Unabhängigen Verwaltungssenat in Oberösterreich
Unabhängigen Verwaltungssenat in Salzburg
Unabhängigen Verwaltungssenat in Steiermark
Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol
Unabhängigen Verwaltungssenat in Vorarlberg
Unabhängigen Verwaltungssenat in Wien
Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer beim Amt der
Niederösterreichischen Landesregierung
Österreichischen Städtebund
Österreichischen Gemeindebund



S Klausgruber

Jel.

Wirtschaftskammer Österreich
Bundesarbeitskammer
Österreichischen Gewerkschaftsbund
Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
Kärnter Rechtsanwaltskammer
Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
Salzburger Rechtsanwaltskammer
Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
Tiroler Rechtsanwaltskammer
Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
Rechtsanwaltskammer für Wien
Rechtsanwaltskammer für Niederösterreich
Rechtsanwaltskammer für Burgenland
Österreichische Notariatskammer
Österreichische Patentanwaltskammer
Österreichische Ärztekammer
Österreichische Dentistenkammer
Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
Österreichische Apothekerkammer
Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten
Kammer der Wirtschaftstreuhänder
Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
Vereinigung Österreichischer Industrieller
Gewerkschaft öffentlicher Dienst
Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger
Österreichische Rektorenkonferenz
Verband der Professoren Österreichs
Österreichische Normungsinstitut
Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
Bundessportorganisation
Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs
Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
Vereinigung österreichischer Richter
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
Verband Österr. Mittel- u. Großbetriebe des Einzelhandels
ARGE DATEN
Österreichische Institut für Rechtspolitik
Datenschutzrat
Österreichischen Rat für Wissenschaft und Forschung
Institut für Rechtswissenschaften TU Wien
Institut für Wirtschaft, Politik und Recht
der Universität für Bodenkultur
Institut für Rechtswissenschaften Universität Klagenfurt

Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht WU Wien
Institut für Europarecht der Universität Wien
Forschungsinstitut für Europarecht Graz
Forschungsinstitut für Europafragen an der
Wirtschaftsuniversität Wien
Zentrum für Europäisches Recht Innsbruck
Forschungsinstitut für Europarecht Salzburg
Forschungsinstitut für Europarecht Linz
Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
Verband der Elektrizitätswerke Österreich
Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen
Austro Control GmbH
Österreichischen AERO CLUB
alle Mitglieder u. Ersatzmitglieder des Zivilluftfahrtbeirates
Verband österreichischer Verkehrspiloten

Betr.: Entwurf des
Bodenabfertigungsgesetzes 1997
Begehungungsverfahren

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde
übermittelt in der Beilage den Entwurf des Bodenabfertigungsgesetzes 1997
(BAG 1997).

Es wird um Stellungnahme zu diesem Entwurf bis längstens

16. September 1997

ersucht. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Gleichzeitig wird ersucht, die Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln.

Beilage

Wien, am 17. Juli 1997

Für den Bundesminister:

Dr. PRACHNER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Wood

16. Juli 1997

**Bundesgesetz über die Öffnung des Zugangs zum Markt
der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen
(Bodenabfertigungsgesetz 1997 - BAG 1997)**

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 hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt,
2. Leitungsorgane sind der Zivilflugplatzhalter iSd Luftfahrtgesetzes und Mitbenützungsberechtigte gemäß § 62 Luftfahrtgesetz,
3. Flughafennutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die aufgrund 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 1 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 Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält.
6. Dienstleister ist jede gemäß § 8 zugelassene natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt,

7. Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind Einrichtungen, die auf Flughäfen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können, das sind 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, die nicht Selbstabfertiger sind, müssen ihre übrige Geschäftstätigkeit und die Tätigkeit der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten unter Beachtung handelsrechtlicher Grundsätze buchmäßig trennen.

(2) Wettbewerbshindernde Finanzflüsse zwischen dem Tätigkeitsbereich der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und Tätigkeiten der übrigen Geschäftstätigkeit sind nicht zulässig.

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

(4) Die Kosten der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers sind vom Anbieter des Bodenabfertigungsdienstes zu tragen.

Nutzerausschuß

§ 3. (1) Die Nutzer eines Flughafens bilden den Nutzerausschuß. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er in dem Ausschuß sitzen 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. Kommt keine Einigung zustande, hat die Genehmigungsbehörde zu entscheiden.

(2) Der Nutzerausschuß hat eine Geschäftsordnung zu beschließen.

(3) Die konstituierende Sitzung des Nutzerausschusses 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 ist berechtigt, an den Sitzungen des Nutzerausschusses mit einem Vertreter als Beobachter teilzunehmen. Dieser ist zu jeder Sitzung einzuladen.

Bodenabfertigungsdienste

§ 4. (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 1 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 Beginn, Ende und Umfang der Selbstabfertigung zu melden. Das Leitungsorgan hat der Genehmigungsbehörde darüber zu berichten. Eine nur teilweise Durchführung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes ist nicht zulässig.

Beschränkungen

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

1. Gepäckabfertigung
2. Vorfelddienste
3. Betankungsdienste
4. 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 Absatz 1 genannten Bodenabfertigungsdienste wenigstens einem Dienstleister zu ermöglichen, der weder durch den Flughafenunternehmer, 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 Absatz 1 zugelassenen Dienstleister die Bedingungen des Abs. 2, ist ein dritter Dienstleister zuzulassen.

(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
2. über das erforderliche Maß hinausgehen.

(6) Die Genehmigungsbehörde kann für andere als in Absatz 1 genannte Bodenabfertigungsdienste bei Vorliegen der in Absatz 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 und 6) dürfen jene Nutzer selbst abfertigen, welche jeweils die höchsten Verkehrseinheiten auf einem Flughafen aufweisen.

(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. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat der Europäischen Kommission spätestens 3 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. 10 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

§ 6. (1) Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen werden dem Leitungsorgan vorbehalten.

(2) Das Übertragen des Betreibens einer solchen Anlage an einen Dritten durch das Leitungsorgan ist bewilligungspflichtig, wobei insbesondere die Betriebssicherheit des

Flughafens gewährleistet sein muß.

Auswahlverfahren

§ 7. (1) Das Leitungsorgan hat in den Fällen des § 5 Abs. 1 bis 6 die Vergabe von Dienstleistungen, die er nicht selbst erbringt, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften öffentlich auszuschreiben.

(2) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten kann von der Erfüllung eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig gemacht werden.

Vor Festlegung der darin aufgestellten Anforderungen ist der Nutzerausschuß zu hören.

(3) Die Kriterien für diese Ausschreibung einschließlich der technischen Spezifikationen und des Pflichtenheftes müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.

(4) Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzerausschusses 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 Nutzerausschusses und des Leitungsorgans zu erfolgen.

(5) Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß § 5 Abs. 1, 5 oder 6 beschränkt, so kann das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Absätzen 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 Nutzerausschuß mitzuteilen.

Zulassungsverfahren

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

(2) Eine Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber

1. die für die Ausübung der angestrebten Tätigkeit entsprechende Kenntnisse, das dafür qualifizierte Personal sowie die notwendige Betriebsorganisation und
2. eine Versicherungsdeckung durch eine Haftpflichtversicherung nachweist sowie
3. die finanzielle Leistungsfähigkeit seines Unternehmens glaubhaft macht.

(3) Dienstleister unterliegen der Betriebspflicht.

(4) Die Bewilligung darf nur für die Dauer von höchstens 7 Jahren erteilt werden.

(5) Stellt ein Dienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des erteilten Bewilligungszeitraums ein, so ist er nach dem gleichen Verfahren durch einen anderen zu ersetzen.

(6) Vor Erteilung der Bewilligung ist das Leitungsorgan anzuhören.

(7) Die Bewilligung ist im Interesse einer geordneten und sicheren Abwicklung des Flughafenbetriebes bedingt oder mit Auflagen zu erteilen.

(8) Dienstleister unterliegen der Aufsicht gemäß § 141 Luftfahrtgesetz.

Widerruf der Zulassung

§ 9. (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 fortduert, oder
2. wenn gemäß § 8 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.

(2) Das Leitungsorgan ist vom Widerruf der Zulassung zu informieren.

Untersagung der Selbstabfertigung

§ 10. Die Selbstabfertigung ist von der Genehmigungsbehörde zu untersagen, wenn durch ihre Ausübung die geordnete und sichere Abwicklung des Flughafenbetriebes gefährdet wird.

Zugang zu den Flughafeneinrichtungen

§ 11. (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 der Entgelte für den Zugang zu Flughafeneinrichtungen einschließlich der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind vom Leitungsorgan nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzerausschusses festzulegen.

Konsultationen

§ 12. Die Genehmigungsbehörde hat mindestens einmal jährlich zu Konsultationen über die Anwendung dieses Gesetzes einzuladen. An diesen nehmen die Genehmigungsbehörde, das Leitungsorgan, der Nutzerausschuß und die gemäß § 8 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) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr unterrichtet die Kommission der Europäischen Union über Art und Ausmaß der Entscheidung.

Information

§ 14. (1) Die Flugplatzhalter haben 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) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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. (1) Dieses Bundesgesetz tritt unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 2 bis 4 mit 1. Jänner 1998 in Kraft.

(2) Die Bestimmungen des § 4 Abs. 1 Z 2 und Abs. 3 treten mit 1. Jänner 1999 für Flughäfen, die

1. entweder jährlich mindestens drei Millionen Fluggäste oder 75.000 t Fracht zu verzeichnen haben, oder
2. 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,
in Kraft.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 treten die Bestimmungen dieses Gesetzes für jeden Flughafen, der jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 t Fracht zu verzeichnen hat, mit 1. Jänner 2001 in Kraft.

(4) Erreicht ein Flughafen eine der in den Absätzen 2 und 3 genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so gilt dieses Gesetz nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste.

Vollziehung

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

ANHANG 1**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;
- 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 Bordausrustung und deren Lagerung.

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

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.

Vorblatt

Problem

Liberalisierung des Zuganges zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen in der Europäischen Gemeinschaft

Lösung

Innerstaatliche Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft.

Kosten

Es ergibt sich die Notwendigkeit von ein bis zwei zusätzlichen Planstellen, deren Kosten teilweise durch die zu erwartenden Gebühren hereingebracht werden können.

Alternative

Keine

EU-Konformität

Durch die Umsetzung der og. Richtlinie in vollem Umfang gegeben.

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.

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 u.a. 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 Benützern - 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.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Diese Bestimmung übernimmt die in Art. 2 der Richtlinie enthaltenen Definitionen.

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 iS des § 9 dar.

Zu § 3:

(Art. 5 der RL). Dem Nutzerausschuß - als Organ der Interessensvertretung der auf einem Flughafen vertretenen Nutzer - kommen verschiedene Rechte (§§ 7, 11 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 § 4:

Abs. 1 eröffnet den Nutzern die Möglichkeit, zwischen Selbst- und Drittabfertigung zu wählen. 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 Minderheitseigentümern sind nicht zulässig.

Wegen des inneren Zusammenhangs der einzelnen Bodenabfertigungsdienste aber auch zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen und zur klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeiten sollen die im Anhang 1 genannten Dienste nur jeweils in ihrer Gesamtheit (zB umfaßt der BAD Catering alle in 11.1. bis 11.4. genannten Tätigkeiten) erbracht werden können. Die Schaffung von Überkapazitäten bei den höher gewinnorientierten Tätigkeiten bei gleichzeitig zu geringen Kapazitäten in anderen Bereichen kann nicht Ziel der Liberalisierung sein.

Die Meldepflicht der Selbstabfertigung soll der Behörde jederzeit einen aktuellen Überblick ermöglichen.

Zu § 5:

Der Beschränkung der Bodenabfertigungsdienste liegt ein mehrstufiges System zugrunde: Die im Abs. 1 genannten Bodenabfertigungsdienste sollen von Gesetzes wegen auf zwei Drittabfertiger 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 § 6:

Zur Definition der zentralen Infrastruktureinrichtungen siehe § 1 Z 7. Der Vorbehalt dieser Einrichtungen zugunsten des Leitungsorgans entspricht dem Art. 8 der RL. Diesem 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 dem Leitungsorgan vorbehalten werden sollen. Es ist nicht anzunehmen, daß ein - befristet zugelassener (§ 8 Abs. 4) - Dienstleister derartige Investitionen plant. Für das Leitungsorgan kann sich jedoch die Notwendigkeit der Erweiterung dieser Einrichtungen ergeben.

Zu § 7:

Einer Zulassung gemäß § 8 hat ein Auswahlverfahren vorauszugehen. Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten durch das Leitungsorgan oder durch ein Unternehmen iS des Abs. 5 kann ohne Auswahlverfahren erfolgen, soferne es sich um Einschränkungen gemäß § 5 Abs. 1 oder Freistellungen gemäß § 5 Abs. 5 oder 6 handelt.

Zu § 8:

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 etc.). Eine Betriebshaftpflichtversicherung, ihrer Höhe nach abgestimmt auf die einzelnen Tätigkeiten, ist deshalb unabdingbar notwendig. 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. 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 (wozu auch ein sicherer Flughafenbetrieb zu zählen ist) notwendige Maßnahmen aufzutragen.

Zu § 9:

Die in den Z 1 bis 3 genannten Widerrufsgründe dienen der Aufrechterhaltung des sicheren Flughafenbetriebes. 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 gehandelt werden.

Zu § 10:

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 § 11:

Die für die Abfertigung notwendigen Flughafeneinrichtungen müssen für alle Benutzer (Selbst- und Drittabfertiger) jederzeit zu für alle gleichen Konditionen zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für die Berechnung des Entgelts. Bei dessen Berechnung wurde von einer amtlichen Festsetzung abgesehen, es gilt jedoch Art. 86 EG-Vertrag.

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.

T3/PJ

16. Juli 1997

**Bundesgesetz über die Öffnung des Zugangs zum Markt
der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen
(Bodenabfertigungsgesetz 1997 - BAG 1997)**

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 hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt,
2. Leitungsorgane sind der Zivilflugplatzhalter iSd Luftfahrtgesetzes und Mitbenützungsberechtigte gemäß § 62 Luftfahrtgesetz,
3. Flughafennutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die aufgrund 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 I 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 Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält.
6. Dienstleister ist jede gemäß § 8 zugelassene natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt,

7. Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind Einrichtungen, die auf Flughäfen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können, das sind 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, die nicht Selbstabfertiger sind, müssen ihre übrige Geschäftstätigkeit und die Tätigkeit der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten unter Beachtung handelsrechtlicher Grundsätze buchmäßig trennen.

(2) Wettbewerbshindernde Finanzflüsse zwischen dem Tätigkeitsbereich der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und Tätigkeiten der übrigen Geschäftstätigkeit sind nicht zulässig.

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

(4) Die Kosten der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers sind vom Anbieter des Bodenabfertigungsdienstes zu tragen.

Nutzerausschuß

§ 3. (1) Die Nutzer eines Flughafens bilden den Nutzerausschuß. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er in dem Ausschuß sitzen 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. Kommt keine Einigung zustande, hat die Genehmigungsbehörde zu entscheiden.

(2) Der Nutzerausschuß hat eine Geschäftsordnung zu beschließen.

(3) Die konstituierende Sitzung des Nutzerausschusses 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 ist berechtigt, an den Sitzungen des Nutzerausschusses mit einem Vertreter als Beobachter teilzunehmen. Dieser ist zu jeder Sitzung einzuladen.

Bodenabfertigungsdienste

§ 4. (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 1 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 Beginn, Ende und Umfang der Selbstabfertigung zu melden. Das Leitungsorgan hat der Genehmigungsbehörde darüber zu berichten. Eine nur teilweise Durchführung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes ist nicht zulässig.

Beschränkungen

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

1. Gepäckabfertigung
2. Vorfelddienste
3. Betankungsdienste
4. 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 Absatz 1 genannten Bodenabfertigungsdienste wenigstens einem Dienstleister zu ermöglichen, der weder durch den Flughafenunternehmer, 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 Absatz 1 zugelassenen Dienstleister die Bedingungen des Abs. 2, ist ein dritter Dienstleister zuzulassen.

(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
2. über das erforderliche Maß hinausgehen.

(6) Die Genehmigungsbehörde kann für andere als in Absatz 1 genannte Bodenabfertigungsdienste bei Vorliegen der in Absatz 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 und 6) dürfen jene Nutzer selbst abfertigen, welche jeweils die höchsten Verkehrseinheiten auf einem Flughafen aufweisen.

(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. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat der Europäischen Kommission spätestens 3 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. 10 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

§ 6. (1) Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen werden dem Leitungsorgan vorbehalten.

(2) Das Übertragen des Betreibens einer solchen Anlage an einen Dritten durch das Leitungsorgan ist bewilligungspflichtig, wobei insbesondere die Betriebssicherheit des

Flughafens gewährleistet sein muß.

Auswahlverfahren

§ 7. (1) Das Leitungsorgan hat in den Fällen des § 5 Abs. 1 bis 6 die Vergabe von Dienstleistungen, die er nicht selbst erbringt, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften öffentlich auszuschreiben.

(2) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten kann von der Erfüllung eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig gemacht werden.

Vor Festlegung der darin aufgestellten Anforderungen ist der Nutzerausschuß zu hören.

(3) Die Kriterien für diese Ausschreibung einschließlich der technischen Spezifikationen und des Pflichtenheftes müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.

(4) Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzerausschusses 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 Nutzerausschusses und des Leitungsorgans zu erfolgen.

(5) Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß § 5 Abs. 1, 5 oder 6 beschränkt, so kann das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Absätzen 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 Nutzerausschuß mitzuteilen.

Zulassungsverfahren

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

(2) Eine Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber

1. die für die Ausübung der angestrebten Tätigkeit entsprechende Kenntnisse, das dafür qualifizierte Personal sowie die notwendige Betriebsorganisation und
2. eine Versicherungsdeckung durch eine Haftpflichtversicherung nachweist sowie
3. die finanzielle Leistungsfähigkeit seines Unternehmens glaubhaft macht.

(3) Dienstleister unterliegen der Betriebspflicht.

(4) Die Bewilligung darf nur für die Dauer von höchstens 7 Jahren erteilt werden.

(5) Stellt ein Dienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des erteilten Bewilligungszeitraums ein, so ist er nach dem gleichen Verfahren durch einen anderen zu ersetzen.

(6) Vor Erteilung der Bewilligung ist das Leitungsorgan anzuhören.

(7) Die Bewilligung ist im Interesse einer geordneten und sicheren Abwicklung des Flughafenbetriebes bedingt oder mit Auflagen zu erteilen.

(8) Dienstleister unterliegen der Aufsicht gemäß § 141 Luftfahrtgesetz.

Widerruf der Zulassung

§ 9. (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 § 8 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.

(2) Das Leitungsorgan ist vom Widerruf der Zulassung zu informieren.

Untersagung der Selbstabfertigung

§ 10. Die Selbstabfertigung ist von der Genehmigungsbehörde zu untersagen, wenn durch ihre Ausübung die geordnete und sichere Abwicklung des Flughafenbetriebes gefährdet wird.

Zugang zu den Flughafeneinrichtungen

§ 11. (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 der Entgelte für den Zugang zu Flughafeneinrichtungen einschließlich der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind vom Leitungsorgan nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzerausschusses festzulegen.

Konsultationen

§ 12. Die Genehmigungsbehörde hat mindestens einmal jährlich zu Konsultationen über die Anwendung dieses Gesetzes einzuladen. An diesen nehmen die Genehmigungsbehörde, das Leitungsorgan, der Nutzerausschuß und die gemäß § 8 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) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr unterrichtet die Kommission der Europäischen Union über Art und Ausmaß der Entscheidung.

Information

§ 14. (1) Die Flugplatzhalter haben 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) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr 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. (1) Dieses Bundesgesetz tritt unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 2 bis 4 mit 1. Jänner 1998 in Kraft.

(2) Die Bestimmungen des § 4 Abs. 1 Z 2 und Abs. 3 treten mit 1. Jänner 1999 für Flughäfen, die

1. entweder jährlich mindestens drei Millionen Fluggäste oder 75.000 t Fracht zu verzeichnen haben, oder
2. 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,
in Kraft.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 treten die Bestimmungen dieses Gesetzes für jeden Flughafen, der jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 t Fracht zu verzeichnen hat, mit 1. Jänner 2001 in Kraft.

(4) Erreicht ein Flughafen eine der in den Absätzen 2 und 3 genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so gilt dieses Gesetz nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste.

Vollziehung

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

ANHANG 1**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 Sorterraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sorterraum befördert wird, sowie die Gepäckbeförderung zwischen Sorterraum 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 umständshalber 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;
- 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 Bordausrustung und deren Lagerung.

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

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 Absertigungsgebäuden 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.

Vorblatt

Problem

Liberalisierung des Zuganges zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen in der Europäischen Gemeinschaft

Lösung

Innerstaatliche Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.Oktobe 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft.

Kosten

Es ergibt sich die Notwendigkeit von ein bis zwei zusätzlichen Planstellen, deren Kosten teilweise durch die zu erwartenden Gebühren hereingebracht werden können.

Alternative

Keine

EU-Konformität

Durch die Umsetzung der og. Richtlinie in vollem Umfang gegeben.

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.

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 u.a. 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 Benützern - 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.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Diese Bestimmung übernimmt die in Art. 2 der Richtlinie enthaltenen Definitionen.

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 iS des § 9 dar.

Zu § 3:

(Art. 5 der RL). Dem Nutzerausschuß - als Organ der Interessensvertretung der auf einem Flughafen vertretenen Nutzer - kommen verschiedene Rechte (§§ 7, 11 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 § 4:

Abs. 1 eröffnet den Nutzern die Möglichkeit, zwischen Selbst- und Drittelfertigung zu wählen. 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 Minderheitseigentümern sind nicht zulässig.

Wegen des inneren Zusammenhangs der einzelnen Bodenabfertigungsdienste aber auch zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen und zur klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeiten sollen die im Anhang I genannten Dienste nur jeweils in ihrer Gesamtheit (zB umfaßt der BAD Catering alle in 11.1. bis 11.4. genannten Tätigkeiten) erbracht werden können. Die Schaffung von Überkapazitäten bei den höher gewinnorientierten Tätigkeiten bei gleichzeitig zu geringen Kapazitäten in anderen Bereichen kann nicht Ziel der Liberalisierung sein.

Die Meldepflicht der Selbstfertigung soll der Behörde jederzeit einen aktuellen Überblick ermöglichen.

Zu § 5:

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 vorgeschlagenen 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 § 6:

Zur Definition der zentralen Infrastruktureinrichtungen siehe § 1 Z 7. Der Vorbehalt dieser Einrichtungen zugunsten des Leitungsorgans entspricht dem Art. 8 der RL. Diesem 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 dem Leitungsorgan vorbehalten werden sollen. Es ist nicht anzunehmen, daß ein - befristet zugelassener (§ 8 Abs. 4) - Dienstleister derartige Investitionen plant. Für das Leitungsorgan kann sich jedoch die Notwendigkeit der Erweiterung dieser Einrichtungen ergeben.

Zu § 7:

Einer Zulassung gemäß § 8 hat ein Auswahlverfahren vorauszugehen. Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten durch das Leitungsorgan oder durch ein Unternehmen iS des Abs. 5 kann ohne Auswahlverfahren erfolgen, soferne es sich um Einschränkungen gemäß § 5 Abs. 1 oder Freistellungen gemäß § 5 Abs. 5 oder 6 handelt.

Zu § 8:

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 etc.).

Eine Betriebshaftpflichtversicherung, ihrer Höhe nach abgestimmt auf die einzelnen Tätigkeiten, ist deshalb unabdingbar notwendig.

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.

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 (wozu auch ein sicherer Flughafenbetrieb zu zählen ist) notwendige Maßnahmen aufzutragen.

Zu § 9:

Die in den Z 1 bis 3 genannten Widerrufsgründe dienen der Aufrechterhaltung des sicheren Flughafenbetriebes. 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 § 10:

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 § 11:

Die für die Abfertigung notwendigen Flughafeneinrichtungen müssen für alle Benutzer (Selbst- und Drittabfertiger) jederzeit zu für alle gleichen Konditionen zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für die Berechnung des Entgelts. Bei dessen Berechnung wurde von einer amtlichen Festsetzung abgesehen, es gilt jedoch Art. 86 EG-Vertrag.

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.