



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 16. März 2012 (20.03)
(OR. en)**

7704/12

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0397 (COD)**

**AVIATION 46
CODEC 675**

BERICHT

des Generalsekretariats

an den Rat

Nr. Komm.dok.: Dok. 18008/11 AVIATION 256 CODEC 2288

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG
– Allgemeine Ausrichtung

I. Einleitung

1. Am 1. Dezember 2011 hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat drei Legislativvorschläge unterbreitet, die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flughäfen erhöhen und ihren Dienstbetrieb im Hinblick auf Effizienz, Qualität und Krisenresistenz verbessern sollen. Der oben genannte Vorschlag ist Bestandteil des so genannten "Flughafenpakets" und dient in erster Linie der Belebung des Wettbewerbs zwischen Bodenabfertigungsdienstleistern; zugleich soll er einheitliche Rahmenbedingungen schaffen und eine hohe Servicequalität bei der Bodenabfertigung gewährleisten.

II. Arbeiten im Rahmen des Rates

2. Die Gruppe "Luftverkehr" hat im Januar 2012 mit der Prüfung dieses Vorschlags begonnen. Gemäß dem Interinstitutionellen Konzept für die Folgenabschätzung hat die Gruppe ferner die Folgenabschätzung der Kommission erörtert und bewertet ¹.
3. Im Anschluss an die Beratungen, die in verschiedenen Sitzungen die Gruppe "Luftverkehr" geführt wurden, hat der Vorsitz mehrere Bestimmungen des Kommissionsvorschlags geändert, um den Anliegen der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen. Die Erwägungsgründe werden zu einem späteren Zeitpunkt an den verfügbaren Teil angepasst werden.

DE, FR, MT und UK haben einen Parlamentsvorbehalt eingelegt. AT hat einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt zu dem Text eingelegt.

4. Am 16. März 2012 wurde dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) ein Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung übermittelt. Auf dieser Tagung des AStV haben mehrere Mitgliedstaaten nachdrücklich dafür plädiert, das empfindliche Gleichgewicht des vorliegenden Kompromissvorschlags des Vorsitzes zu wahren, und haben weitere Änderungen an dem Text abgelehnt; andere Mitgliedstaaten hingegen haben ihre Anliegen bekräftigt und neue Formulierungsvorschläge eingebracht. Der Vorsitz hat die Bemerkungen der Mitgliedstaaten zur Kenntnis genommen und einige der von Delegationen eingebrachten Vorschläge akzeptiert, damit einige der noch offenen Fragen geklärt werden können und die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung erleichtert wird. Allerdings müssen einige Fragen noch auf Ratsebene erörtert werden, da bestimmte Delegationen weiterhin Vorbehalte zu dem Text aufrecht erhalten. Änderungen in der Anlage I zu diesem Bericht – im Vergleich zu dem Bericht an den AStV – sind durch Fettdruck bzw. Durchstreichung kenntlich gemacht.

¹ Bessere Rechtsetzung: Gemeinsames Interinstitutionelles Konzept für die Folgenabschätzung (Dok. 14901/05 JUR 486 COMPET 263).

Die Kommission hält es ebenfalls für zweckmäßig, auf der nächsten Ratstagung eine allgemeine Ausrichtung festzulegen. Allerdings behält sie sich ihren Standpunkt zum gesamten Kompromissvorschlag vor. Ihr Vorbehalt gilt insbesondere den Lösungen, die im Hinblick auf die Mindestqualitätsnormen, die rechtliche Trennung, die Beziehungen zu Drittländern und die Zulassungen ausgearbeitet wurden.

NOCH OFFENE FRAGEN

a) Regulierung der Preise im Falle eines Monopols

(Artikel 7 Absatz 7a und Artikel 10 Absatz 5a, Fußnoten 13 and 15)

5. Wenn sich an einer Ausschreibung (Artikel 7) nicht die in dem Vorschlag geforderte Mindestzahl von Dienstleistern beteiligt oder wenn ein Dienstleister den Geschäftsbetrieb im Flughafen einstellt (Artikel 10), kann es zu einem zeitweiligen Monopol kommen. Für diesen Fall schlägt die Kommission vor, dass die Mitgliedstaaten die Preise vorübergehend regulieren, bis dass ein weiterer Dienstleister Bodenabfertigungsdienste erbringt.

CZ und PL jedoch würden es vorziehen, dass die Märkte die Preise bestimmen. Nur bei überzogenen Preisen sollten die Wettbewerbsregeln ein Einschreiten der nationalen Behörden ermöglichen. Ihrer Auffassung nach sollten die Mitgliedstaaten nur eine einfache Möglichkeit zur Festlegung der Preise erhalten, und in den oben genannten Absätzen des Kompromisstextes des Vorsitzes sollte "*reguliert er gegebenenfalls*" ersetzt werden durch "*kann ... regulieren*".

6. Im ASV hat die Mehrheit der Mitgliedstaaten hervorgehoben, dass weitere Änderungen am Kompromisstext des Vorsitzes das allgemeine Gleichgewicht zwischen einem marktgestützten und einem regulatorischen Konzept für die Bodenabfertigung gefährden würde, das mit großer Anstrengung im gesamten Vorschlag erzielt worden ist. Daher hat der Vorsitz beschlossen, in den betreffenden Absätzen den Text seines Kompromissvorschlags beizubehalten.

b) Zulassungen (Artikel 16-25; Fußnoten 20 and 21)

7. Einige Mitgliedstaaten äußerten Bedenken in Bezug auf den Zusatznutzen des von der Kommission vorgeschlagenen unionsweiten Zulassungssystems. Der Verwaltungsaufwand, der den Mitgliedstaaten – insbesondere den Mitgliedstaaten, in denen es derzeit kein Zulassungssystem gibt – mit der Einrichtung dieses Zulassungssystems aufgebürdet würde, warf ebenfalls erhebliche Zweifel auf. Daher hat der Vorsitz den Text geändert und den Grundsatz eines fakultativen Zulassungssystems, wie es derzeit nach der Richtlinie 96/67/EG gilt, beibehalten. Die Struktur des Kommissionsvorschlags wurde jedoch beibehalten, und der Kompromisstext des Vorsitzes in Artikel 17 enthält eine Auflistung wichtiger Aspekte, auf die sich die Zulassungskriterien beziehen müssen. Was die Auflistung der Kriterien anbelangt, so möchte PL präzisieren, dass es sich bei der Auflistung in Artikel 17 lediglich um eine "indikative" Auflistung handelt.
8. Mehrere Mitgliedstaaten sprachen sich dafür aus, das fakultative Zulassungssystem nicht durch die Aufnahme des Wortes "indikativ" in den Text noch weiter zu schwächen. Daher hat der Vorsitz beschlossen, die Formulierung des Kompromissvorschlags beizubehalten. AT und IT erhalten ihren Gesamtvorbehalt zu dem Kapitel über Zulassungen aufrecht.

c) Entscheidungen über zentrale Infrastruktureinrichtungen und Bodenabfertigungsentgelte

(Artikel 27a Absätze 5 und 8 sowie Artikel 28 Absätze 6, 7 und 8; Fußnoten 22-25)

9. Nach dem Kompromissvorschlag des Vorsitzes werden Entscheidungen über die zentrale Verwaltung knapper Flughafeninfrastrukturressourcen und die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte vom Flughafenleitungsorgan oder von dessen Aufsichtsbehörde nach einer Konsultation der Interessenträger getroffen. Sind die Interessenträger nicht mit der Entscheidung des Flughafenleitungsorgans einverstanden, so haben sie das Recht, sich bei der nationalen Behörde zu beschweren, die dann die endgültige Entscheidung über den Grad der zentralen Verwaltung oder die Höhe des Bodenabfertigungsentgelts trifft.
10. Zwei Delegationen (CZ und PL) sind gegen die dargelegte Beschwerderegung, da ihrer Auffassung nach damit den Behörden der Mitgliedstaaten, die nicht über ausreichende Ressourcen zur Bearbeitung solcher Beschwerden verfügen, ein übermäßiger Verwaltungsaufwand aufgebürdet wird. Ihres Erachtens sollten Streitigkeiten auf der Ebene der Interessenträger gelöst werden; generell würden sie eine weniger verbindliche Regelung vorziehen.

11. Ferner hält UK eine Frist von vier Wochen für eine vorläufige Entscheidung (und dann von 4+2 Monaten für die endgültige Entscheidung) nicht für ausreichend, um einen ordnungsgemäßen Ablauf des Verfahrens sicherzustellen.
12. Um einige dieser Anliegen zu berücksichtigen, schlägt der Vorsitz vor, "*beantragt*" durch "*kann ... beantragen*" (Artikel 27a Absatz 5) und "*entscheiden*" durch "*können ... entscheiden*" (Artikel 28 Absatz 6) zu ersetzen und damit zum ursprünglichen Vorschlag der Kommission zurückzukehren; ferner soll damit den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität in Bezug auf ihre Beschwerderegulung eingeräumt werden.

d) Sonstige Punkte

13. Zu Artikel 35 (Unterauftragsvergabe) hat IT auf der AStV-Tagung vom 16. März 2012 eine neue Formulierung vorgeschlagen, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, einen Schwellenanteil für die Unterauftragsvergabe festzulegen, ausgedrückt als Anteil am Jahresumsatz des Hauptauftragnehmers (Fußnote 30). AT, DE und EL halten an ihrem Vorbehalt zu demselben Artikel fest (Fußnote 29).
14. Andere Anliegen und Vorbehalte der Delegationen sind in den Fußnoten in der Anlage angegeben.

III. Fazit

Der Rat wird gebeten, den Text in der Anlage zu diesem Bericht zu prüfen, um die noch offenen Fragen zu klären und auf seiner Tagung am 22. März 2012 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

2011/0397 (COD)

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union
und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft⁴ sieht eine schrittweise Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste vor.
- (2) Flughäfen und Bodenabfertigungsdienste sind für das ordnungsgemäße Funktionieren des Luftverkehrs von wesentlicher Bedeutung und erfüllen in der Luftverkehrskette eine Schlüsselfunktion. Bodenabfertigungsdienste umfassen alle mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Tätigkeiten am Boden, die für einzelne Luftfahrtunternehmen auf Flughäfen ausgeführt werden.
- (3) In der beim Luftverkehrsgipfel in Brügge vom Oktober 2010 angenommenen Erklärung wird anerkannt, dass die Regeln der Union reformiert werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit jedes Glieds der Luftverkehrskette (wie z.B. Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und andere Dienstleister) zu fördern.
- (4) Dem Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum"⁵ zufolge sind die Verbesserung des Marktzugangs und die Erbringung qualitativ hochwertiger Dienstleistungen auf den Flughäfen ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität der Bürger und eine zentrale Maßnahme zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums.
- (5) Die weitere schrittweise Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste und die Einführung einheitlicher Vorschriften für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten werden die Effizienz und die Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste für Luftfahrtunternehmen sowie für Fluggäste und Spediteure voraussichtlich steigern. Dadurch dürfte sich die Qualität des Flughafenbetriebs insgesamt verbessern.
- (6) Angesichts der neu entstandenen Notwendigkeit harmonisierter Qualitätsnormen auf Flughäfen zur Umsetzung des Gate-to-Gate-Konzepts für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie der Notwendigkeit einer weiteren Harmonisierung zur umfassenden Nutzung der mit einer schrittweisen Öffnung des Marktes der Bodenabfertigung verbundenen Vorteile in Form höherer Qualität und Effizienz der Bodenabfertigungsdienste sollte die Richtlinie 96/67/EG daher durch eine Verordnung ersetzt werden.
- (7) Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste ist mit einem effizienten Betrieb der Flughäfen der Union vereinbar, sofern angemessene Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste sollte schrittweise durchgeführt werden und auf die Erfordernisse des Sektors abgestimmt sein.

⁴ ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

⁵ KOM(2011) 144 endg.

- (8) Die schrittweise Marktöffnung gemäß der Richtlinie 96/67/EG hat bereits zu positiven Ergebnissen in Form von Effizienzsteigerungen und Qualitätsverbesserungen geführt. Die Fortsetzung der schrittweisen Öffnung ist daher angemessen.
- (9) Die Selbstabfertigung sollte jedem Flughafennutzer erlaubt sein. Gleichzeitig muss eine klare und restriktive Definition der Selbstabfertigung gewahrt werden, um Missbrauch und negative Auswirkungen auf den Markt der Drittabfertigung zu vermeiden.
- (10) Bei bestimmten Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten können dem Marktzugang jedoch aus Gründen der Flugsicherheit und der Gefahrenabwehr sowie aufgrund von Sachzwängen bezüglich der verfügbaren Kapazitäten und des Raumangebots Grenzen gesetzt sein. Deshalb sollte es möglich sein, die Zahl der Dienstleister, die zur Erbringung solcher Dienste befugt sind, zu begrenzen.
- (11) In einigen Fällen können die Sachzwänge in Bezug auf Flugsicherheit, Gefahrenabwehr, Kapazität und Raumangebot so groß sein, dass weitere Beschränkungen des Marktzugangs beziehungsweise der Selbstabfertigung gerechtfertigt sein können, sofern diese Beschränkungen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sind. In diesen Fällen sollten die Mitgliedstaaten das Recht haben, Freistellungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zu beantragen.
- (12) Entsprechende Freistellungen sollten dazu dienen, die Flughäfen in die Lage zu versetzen, diese Sachzwänge auszuräumen oder zumindest abzuschwächen. Diese Freistellungen sollten von der Kommission genehmigt werden.
- (13) Wird die Zahl der Dienstleister begrenzt, so ist es zur Wahrung eines wirksamen und lautereren Wettbewerbs erforderlich, dass diese Dienstleister nach einem offenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahren ausgewählt werden. Die Einzelheiten dieses Verfahrens sollten eingehender festgelegt werden.
- (14) Die Flughafennutzer sollten bei der Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister konsultiert werden, da sie unmittelbar von Qualität und Preis der Bodenabfertigungsdienste betroffen sind.
- (15) Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass die Nutzer insbesondere bei der Auswahl der zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten befugten Dienstleister vertreten sind und dazu konsultiert werden.

- (16) Im Zusammenhang mit der Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf einem Flughafen sollte es unter bestimmten Umständen und Bedingungen möglich sein, eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf andere Flughäfen in derselben geographischen Region des betreffenden Mitgliedstaats auszudehnen.
- (17) Derzeit ist nicht zweifelsfrei geklärt, ob die Mitgliedstaaten beim Wechsel des Dienstleisters für Bodenabfertigungsdienste, die einer Zugangsbeschränkung unterliegen, die Übernahme von Mitarbeitern verlangen können. Unstetigkeit in der Personalsituation kann sich nachteilig auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten auswirken. Deshalb ist es zweckmäßig, die Regeln zu klären, die über die Anwendung der Richtlinie 2001/23/EG zum Übergang von Unternehmen hinaus für die Personalübernahme gelten, und so den Mitgliedstaaten die Sicherstellung angemessener Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen.
- (18) Um einen ordnungsgemäßen und reibungslosen Verkehrsbetrieb auf Flughäfen sowie Flugsicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafengelände wie auch den Schutz der Umwelt und die Einhaltung der geltenden Sozialvorschriften zu gewährleisten, sollte die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von einer Zulassung abhängig gemacht werden. Da in den meisten Mitgliedstaaten Zulassungsregelungen für Bodenabfertigungsdienste bestehen, die sich jedoch erheblich unterscheiden, sollte eine einheitliche Zulassungsregelung eingeführt werden.
- (19) Um sicherzustellen, dass alle Dienstleister und selbst abfertigenden Flughafenutzer über die notwendige wirtschaftliche Solidität, Zuverlässigkeit, ausreichenden Versicherungsschutz und angemessene Kompetenz in Bezug auf den Bodenabfertigungsbetrieb und das Flughafenumfeld verfügen, und um gleiche Rahmenbedingungen für alle Beteiligten zu schaffen, sollte die Erteilung der Zulassung Mindestanforderungen unterliegen.
- (20) Der freie Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens und ein klarer Rechtsrahmen für die Definition der zentralen Infrastruktureinrichtungen ist für die wirksame Bereitstellung von Bodenabfertigungsdiensten von wesentlicher Bedeutung. Es sollte allerdings möglich sein, für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen ein Entgelt zu erheben.
- (21) Die Entgelte sollten nichtdiskriminierend sein und auf transparente Weise berechnet werden. Die Höhe der Entgelte sollte die Kosten der Bereitstellung der zentralen Infrastruktureinrichtungen, zuzüglich einer angemessenen Kapitalrendite, nicht übersteigen.

- (22) Das Leitungsorgan des Flughafens und/oder jede andere für den Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen dieses Flughafens zuständige Stelle sollte die Flughafennutzer regelmäßig zur Definition der Infrastruktur und zur Höhe der Entgelte konsultieren.
- (23) Das Leitungsorgan des Flughafens kann auch selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen. Da das Leitungsorgan des Flughafens gleichzeitig durch seine Entscheidung erheblichen Einfluss auf den Wettbewerb zwischen Bodenabfertigungsdienstleistern ausüben kann, sollten die Flughäfen verpflichtet sein, dafür Sorge zu tragen, dass ihre Bodenabfertigungsdienste einerseits und Verwaltung und Betrieb der Infrastrukturen andererseits jeweils bei separaten Rechtspersonen angesiedelt sind.
- (24) Um den Flughäfen die Wahrnehmung ihrer Aufgabe der Verwaltung und des Betriebs der Infrastrukturen zu ermöglichen, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafen- gelände sicherzustellen und die Krisenresistenz des Bodenabfertigungsdienstbetriebs zu gewährleisten, sollte das Leitungsorgan des Flughafens für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung auf dem Flughafen zuständig sein. Das Leitungsorgan des Flughafens sollte dem Leistungsüberprüfungsgremium von Eurocontrol im Hinblick auf eine konsolidierte Optimierung über die Koordinierung der Bodenabfertigung auf dem Flughafen Bericht erstatten.
- (25) Daneben sollte das Leitungsorgan des Flughafens, eine Behörde oder eine andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle die Befugnis haben, die für das ordnungsgemäße Funktionieren der Flughafeninfrastruktur notwendigen Regeln zu erlassen.
- (26) Um die Gesamtqualität der Dienste zu gewährleisten und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Dienstleister herzustellen, müssen verbindliche Mindestqualitätsnormen festgelegt werden, die von Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern einzuhalten sind.
- (27) Zur Steigerung der Leistung auf der gesamten Luftverkehrskette und zur Verwirklichung des Gate-to-Gate-Konzepts sollten die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer der Kommission über die Qualität ihrer Dienste Bericht erstatten.

- (28) In einem arbeitsintensiven Sektor wie der Bodenabfertigung hat die kontinuierliche Weiterbildung und Schulung der Mitarbeiter starke Auswirkungen auf die Dienstqualität. Deshalb sollten Mindestanforderungen an die Aus- und Fortbildung festgelegt werden, um die Qualität des Dienstbetriebs im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Krisenresistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr zu gewährleisten und einheitliche Rahmenbedingungen für alle Betreiber herzustellen.
- (29) Die Vergabe von Unteraufträgen verschafft Bodenabfertigungsdienstleistern mehr Flexibilität. Allerdings kann die Vergabe von Unteraufträgen und die weitere Unterauftragsvergabe durch Subunternehmer auch zu Kapazitätsengpässen sowie zu Beeinträchtigungen der Flugsicherheit und Gefahrenabwehr führen. Daher sollten die Unterauftragsvergabe begrenzt und die diesbezüglichen Regeln geklärt werden.
- (30) Die Rechte aus dieser Verordnung sollten für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer aus Drittländern nur dann gelten, wenn strikte Gegenseitigkeit verbürgt ist. Ist dies nicht der Fall, so sollte die Kommission beschließen können, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten die Wahrnehmung dieser Rechte durch die betreffenden Dienstleister und Nutzer aussetzen sollten.
- (31) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin das Recht haben, den Beschäftigten von Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten.

- (32) Um sicherzustellen, dass für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer einheitliche Versicherungsvorschriften gelten, sollte der Kommission in Bezug auf die Versicherungsvorschriften für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags zu erlassen. Um sicherzustellen, dass hinsichtlich der Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste und der Berichterstattungspflichten für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer einheitliche und ordnungsgemäß aktualisierte Verpflichtungen gelten, sollte der Kommission in Bezug auf Spezifikationen für Mindestqualitätsnormen für Bodenabfertigungsdienste und in Bezug auf Spezifikationen für den Inhalt und die Verbreitung von Berichterstattungspflichten für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags zu erlassen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission bei ihrer vorbereitenden Arbeit angemessene Konsultationen, u.a. auf Sachverständigenebene und unter Beteiligung des durch den Beschluss 98/500/EG eingesetzten Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog, durchführt.
- (33) Wenn die Kommission delegierte Rechtsakte vorbereitet und entwirft, sollte dafür gesorgt sein, dass die einschlägigen Dokumente gleichzeitig, pünktlich und ordnungsgemäß an das Europäische Parlament und den Rat übermittelt werden.
- (34) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁶, ausgeübt werden.
- (35) Für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen über Freistellungen vom Grad der Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste für Dritte und für selbst abfertigende Luftfahrtunternehmen sollte das Beratungsverfahren Anwendung finden, da der Geltungsbereich dieser Beschlüsse begrenzt ist.

⁶ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (36) Daneben sollte das Beratungsverfahren für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen Anwendung finden, wenn Mitgliedstaaten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf einen Inselflughafen ausdehnen, da der Geltungsbereich dieser Beschlüsse begrenzt ist.
- (37) Für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen über die vollständige oder teilweise Aussetzung des Rechts von Bodenabfertigungsdienstleistern und Flughafennutzern aus Drittstaaten auf Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats sollte das Prüfverfahren Anwendung finden.
- (38) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die einheitlichere Anwendung der Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf Bodenabfertigungsdienste, aufgrund der Internationalität des Luftverkehrs auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (39) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde, tritt an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und die vollständige Einhaltung der Erklärung von 2006 gilt als Einhaltung der Erklärung von 1987.
- (40) Die Richtlinie 96/67/EG sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I - Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für jeden dem Vertrag unterliegenden und dem gewerblichen Luftverkehr offenstehenden Flughafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.

Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar erfolgt unbeschadet der jeweiligen Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) "Flughafen" bezeichnet jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände, einschließlich der für den Luftverkehr und die Abfertigung der Luftfahrzeuge erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören;
- aa) "Flughafennetz" bezeichnet eine Gruppe von Flughäfen, die von dem Mitgliedstaat ordnungsgemäß als solches ausgewiesen wurde und die von ein und demselben Flughafenleitungsorgan betrieben wird;
- b) "Flughafenleitungsorgan" bezeichnet eine Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Einrichtungen eines Flughafens oder Flughafennetzes zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafennetz obliegt;

- c) "Flughafennutzer" bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert;
- d) "Bodenabfertigung" bzw. "Bodeabfertigungsdienste" bezeichnet die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, wie sie im Anhang aufgeführt sind;
- e) "Selbstabfertigung" bezeichnet den Umstand, dass sich ein Nutzer unmittelbar selbst Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen⁷.

– [...]

– [...]

Im Sinne dieser Verordnung gelten Flughafennutzer in ihrem Verhältnis zueinander nicht als Dritte, falls

- einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder
- ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;

- f) "Bodenabfertigungsdienstleister" bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die Dritten Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt;
- g) "zentrale Infrastruktureinrichtungen" bezeichnet bestimmte Anlagen und/oder Einrichtungen – gegebenenfalls einschließlich der für den ordnungsgemäßen Betrieb dieser Anlagen und/oder Einrichtungen erforderlichen Dienste – auf einem Flughafen, die aus technischen, ökologischen, Kosten- oder Kapazitätsgründen nicht geteilt oder mehrfach bereitgehalten werden können und deren Verfügbarkeit für die Leistungsfähigkeit nachfolgender Bodenabfertigungsdienste wesentlich und notwendig ist;

⁷ Es wird ein Erwägungsgrund erstellt, in dem das Verhältnis zwischen Selbstabfertigung und Codesharing, Franchising und Allianzen verdeutlicht wird.

- ga) "Flughafeneinrichtungen" bezeichnet alle für die Bodenabfertigung auf dem Flughafen verwendeten Einrichtungen und/oder Anlagen, die nicht als "zentrale Infrastruktureinrichtungen" ausgewiesen sind;
- gb) "Infrastruktur" bezeichnet die Gesamtheit der zentralen Infrastruktureinrichtungen und der Flughafeneinrichtungen;
- gc) "Infrastrukturbetreiber" bezeichnet das Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls ein anderes mit dem Betrieb der Infrastruktur beauftragtes Organ;
- h) "Unterauftragsvergabe" bezeichnet den Abschluss eines Vertrages durch einen Bodenabfertigungsdienstleister in seiner technischen und organisatorischen Eigenschaft als Hauptauftragnehmer oder durch einen selbst abfertigenden Flughafennutzer mit einem als "Unterauftragnehmer" bezeichneten Dritten, wonach der Unterauftragnehmer Bodenabfertigungsdienste zu erbringen hat;
- i) [...]
- j) "unabhängige Aufsichtsbehörde" bezeichnet die gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie 2009/12/EG mitgeteilte Behörde;
- k) "Kontrolle" bezeichnet ein Verhältnis, das rechtlich oder faktisch begründet ist durch Rechte, Verträge oder andere Mittel, die einzeln oder zusammen die Möglichkeit verleihen, einen bestimmenden Einfluss auf einen Dienstleister auszuüben.

Kapitel II — Allgemeine Vorbedingungen

Artikel 3

Flughafenleitungsorgan

1. Liegt die Verantwortung für die Verwaltung und für den Betrieb eines Flughafens nicht bei einer Stelle, sondern bei mehreren gesonderten Stellen, so werden für die Zwecke dieser Verordnung alle diese Stellen als Teil des Flughafenleitungsorgans betrachtet.
2. Besteht für mehrere Flughäfen nur ein gemeinsames Flughafenleitungsorgan, so wird für die Zwecke dieser Verordnung jeder dieser Flughäfen gesondert betrachtet; dies gilt gegebenenfalls nicht bei einem Flughafenetz im Hinblick auf die Anwendung des Artikels 28 Absatz 4.

Artikel 4

Nutzerausschuss

1. Auf Flughäfen, die zumindest in drei aufeinanderfolgenden Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, setzt das Flughafenleitungsorgan einen Ausschuss mit Vertretern der Flughafennutzer oder der diese vertretenden Organisationen ein ("Nutzerausschuss").
2. Alle Flughafennutzer haben das Recht, sich an der Arbeit des Nutzerausschusses zu beteiligen oder – falls sie dies wünschen – durch eine zu diesem Zweck benannte Organisation im Ausschuss vertreten zu sein. Werden sie von einer solchen Organisation vertreten, so darf diese jedoch keine Bodenabfertigungsdienste auf dem betreffenden Flughafen erbringen.
3. Der Nutzerausschuss gibt sich eine schriftlich festgelegte Geschäftsordnung, die auch seine Abstimmungsregeln umfasst.

Die Abstimmungsregeln enthalten spezifische Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten im Nutzausschuss, die aus der Präsenz von Flughafennutzern her-rühren, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen. Wird der Nutzausschuss im Zuge des Auswahlverfahrens nach Artikel 8 und 9 konsultiert, so haben die Flughafennutzer, die die Befugnis zum Erbringen eines oder mehrerer Bodenabfertigungs-dienste für Dritte beantragt haben, kein Stimmrecht.

4 [...]

a) [...]

a) [...]

5. Das Leitungsorgan des Flughafens stellt das Sekretariat für den Nutzausschuss, und dieses Sekretariat bewahrt Aufzeichnungen über alle Tagungen des Nutzausschusses auf.

Artikel III – Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste

ABSCHNITT 1 SELBSTABFERTIGUNG

Artikel 5

Selbstabfertigung

Jeder Flughafennutzer hat das Recht auf Vornahme der Selbstabfertigung.

ABSCHNITT 2 DRITTABFERTIGUNG

Artikel 6

Drittabfertigung⁸

1. In der EU niedergelassene Bodenabfertigungsdienstleister haben auf jedem Flughafen, der zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatte, freien Zugang zum Markt der Drittabfertigung.
2. Die Mitgliedstaaten können auf den in Absatz 1 genannten Flughäfen die Zahl der Dienstleister begrenzen, die zur Erbringung folgender Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten befugt sind:
 - a) Gepäckabfertigung;
 - b) Vorfelddienste;
 - c) Betankungsdienste;
 - d) Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft⁹.

⁸ Vorbehalt: AT, DE.

⁹ Es wird ein Erwägungsgrund abgefasst, in dem die besondere Situation von Dienstleistern, die Post und Fracht als "Tür zu Tür"-Service zustellen, klargestellt wird.

- 2a. Für Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht, aber nicht mehr als 5 Mio. Fluggastbewegungen oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, dürfen die Mitgliedstaaten diese Zahl nicht auf weniger als zwei Dienstleister pro Dienstleistungskategorie begrenzen¹⁰.
- 2b. Für Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 5 Mio. Fluggastbewegungen oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, dürfen die Mitgliedstaaten diese Zahl nicht auf weniger als drei Dienstleister pro Dienstleistungskategorie begrenzen¹¹.
3. Auf Flughäfen, auf denen die Zahl der Dienstleister gemäß diesem Artikel oder gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a und c auf zwei oder mehr Dienstleister begrenzt ist, unterliegt zumindest einer der befugten Dienstleister nicht der unmittelbaren oder mittelbaren Kontrolle durch
- a) das Flughafenleitungsorgan,
 - b) einen Flughafennutzer, der in dem Jahr vor der Auswahl der Dienstleister mehr als 25 % der auf dem Flughafen registrierten Fluggäste oder Fracht befördert hat,
 - c) eine Stelle, die unmittelbar oder mittelbar das in Buchstabe a genannte Flughafenleitungsorgan oder einen Nutzer nach Buchstabe b kontrolliert oder von diesen kontrolliert wird.

¹⁰ Es wird ein Erwägungsgrund abgefasst, in dem klargestellt wird, dass keine Ausschreibungspflicht gilt, wenn auf dem Markt nur ein Dienstleister zur Verfügung steht.

¹¹ UK schlägt vor, eine neue Schwelle von 20 Mio. Fluggästen zusammen mit der Verpflichtung aufzunehmen, dass die Zahl nicht auf weniger als vier Dienstleister begrenzt werden darf.

4. Wird die Zahl der befugten Dienstleister gemäß den Absätzen 2a und 2b begrenzt, so dürfen die Mitgliedstaaten einem Flughafennutzer unabhängig von dem ihm zugewiesenen Flughafenbereich nicht die Möglichkeit nehmen, bei jeder Beschränkungen unterliegenden Kategorie von Bodenabfertigungsdiensten gemäß den Absätzen 2 und 3 effektiv wählen zu können zwischen mindestens
- zwei Bodenabfertigungsdienstleistern bzw.
 - drei Bodenabfertigungsdienstleistern auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.
5. Erreicht ein Flughafen eine der in diesem Artikel festgelegten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so gilt diese Verordnung nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Kategorien von Abfertigungsdiensten und Infrastruktureinrichtungen.
- Erreicht ein Flughafen eine der in diesem Artikel festgelegten Fluggastschwellen, jedoch nicht die entsprechende Frachtschwelle, so gilt diese Verordnung nicht für die allein dem Frachtverkehr vorbehaltenen Kategorien von Abfertigungsdiensten und Infrastruktureinrichtungen.
6. Die in den Absätzen 2a und 2b genannten Flughäfen, deren jährliches Verkehrsaufkommen daraufhin unter die dort genannten Schwellen absinkt, halten den Marktzugang für Dritt- abfertiger mindestens so lange aufrecht, wie die festgelegten Schwellen nicht drei Jahre hintereinander unterschritten werden.
7. [...]

Artikel 7
Auswahl der Dienstleister

1. Die Dienstleister, die zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf einem Flughafen befugt sind, auf dem die Zahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a, b und c begrenzt ist, werden nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, transparenten und nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahren ausgewählt. Die Vergabestelle kann die betreffenden Bodenabfertigungsdienste in Unterkategorien einteilen und für jede Unterkategorie ein eigenes Ausschreibungsverfahren durchführen¹².

2. Vergabestelle ist das Flughafenleitungsorgan, sofern es keine ähnlichen Bodenabfertigungsdienste erbringt, sofern es kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt kontrolliert und sofern es in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist.
 - a) [...]

 - b) [...]

- 2a. In den Fällen, in denen Absatz 2 nicht gilt, ist die Vergabestelle eine vom Flughafenleitungsorgan unabhängige zuständige Behörde.

3. Die Vergabestelle sorgt dafür, dass der Nutzausschuss und das Flughafenleitungsorgan Zugang zu einer Zusammenfassung der Gebote der Bieter haben, damit sie im Auswahlverfahren eine geeignete Stellungnahme abgeben können. Die Vergabestelle sorgt dafür, dass die Zusammenfassung der Gebote der Bieter keine vertraulichen Informationen enthält.

Der Nutzausschuss und – in den Fällen, in denen es nicht die Vergabestelle ist – das Flughafenleitungsorgan haben in keiner Phase des Auswahlverfahrens Zugang zu den Geboten der Bieter.

¹² AT schlägt vor, dass der Bewerber lediglich die Möglichkeit haben sollte, eine Bewerbung für eine Kategorie einzureichen, nicht jedoch für eine spezifische Unterkategorie.

4. Nach Unterrichtung der Kommission kann der betreffende Mitgliedstaat nach Maßgabe der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen in Bezug auf Flughäfen in Randgebieten oder in Entwicklung begriffenen Gebieten seines Hoheitsgebiets, in denen Dienstleister ohne öffentliche Unterstützung (d.h. ausschließliche Rechte oder Ausgleichszahlungen) nicht zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten bereit sind, deren Flughäfen jedoch unter dem Gesichtspunkt der Zugänglichkeit für den betreffenden Mitgliedstaat von größter Wichtigkeit sind, eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für Bodenabfertigungsdienstleister in die Leistungsbeschreibung aufnehmen.
5. Die öffentliche Ausschreibung wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und so eingeleitet.
6. Die Auswahl der Dienstleister durch die Vergabestelle erfolgt in zwei Phasen:
 - a) Qualifikationsverfahren zur Prüfung der Eignung der Bieter gemäß Artikel 8; und
 - b) Vergabeverfahren zur Auswahl des bzw. der befugten Dienstleister gemäß Artikel 9.
- 6a. Die Vergabestelle unterrichtet den Nutzausschuss und gegebenenfalls das Flughafenleitungsorgan über die gemäß den Artikeln 7, 8, 9 und 10 getroffenen Entscheidungen.
7. Kann bei einer Ausschreibung keine ausreichende Zahl von Dienstleistern entsprechend Artikel 6 Absatz 2 ermittelt werden, so leitet die Vergabestelle innerhalb von 18 Monaten nach Ablauf des vorangegangenen Ausschreibungsverfahrens eine neue Ausschreibung ein. Die Vergabestelle kann nach Anhörung des Nutzausschusses diesen Zeitraum auf höchstens 36 Monate verlängern.

- 7a. Führt die Tatsache, dass keine ausreichende Zahl von Dienstleistern bestimmt werden kann, zu einem zeitweiligen Monopol für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf einem Flughafen, so reguliert¹³ der betreffende Mitgliedstaat erforderlichenfalls so lange die Preise für diejenigen Bodenabfertigungsdienste, für die ein zeitweiliges Monopol besteht, bis ein zweiter Dienstleister mit der Erbringung dieser Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen beginnt.

Artikel 8

Qualifikationsverfahren

1. Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a, b und c begrenzt, so überprüft die Vergabestelle im Zuge des Qualifikationsverfahrens, ob die Bieter eine Reihe von Mindestkriterien erfüllen. Die Vergabestelle erstellt diese Mindestkriterien nach Konsultation des Nutzerausschusses und des Flughafenleitungsorgans, falls Letzteres nicht mit der Vergabestelle identisch ist.
 - 1a. Flughafennutzer, die für mindestens einen der ausgeschriebenen Bodenabfertigungsdienste als Bieter für Dritt- oder Selbstabfertigungsdienste auftreten oder eine eigene Selbstabfertigung durchführen, dürfen im Qualifikationsverfahren für die von ihnen selbst erbrachten Dienste nicht angehört werden.
2. Es gelten unter anderem folgende Mindestkriterien:
 - a) Der Bieter erhält gegebenenfalls eine gültige Zulassung, die gemäß Kapitel IV (Zulassungsverfahren) erteilt wurde, und
 - b) erbringt den Nachweis seiner Fähigkeit zur Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften, darunter arbeitsrechtliche Vorschriften, geltende Tarifverträge sowie auf dem Flughafen geltende Verhaltensregeln und Qualitätsanforderungen, und verpflichtet sich schriftlich zu deren Einhaltung¹⁴.

¹³ CZ und PL würden statt "reguliert ... erforderlichenfalls" die Formulierung "kann ... regulieren" bevorzugen.

¹⁴ Es wird ein Erwägungsgrund abgefasst, in dem klargestellt wird, dass es sich bei den für das Bodenabfertigungspersonal geltenden Tarifverträgen um die Tarifverträge handeln sollte, die für die auf dem betreffenden Flughafen durchgeführten spezifischen Tätigkeiten gelten.

3. Die Vergabestelle trifft eine Vorauswahl der Bieter, die die Mindestkriterien des Qualifikationsverfahrens erfüllen.

Artikel 9

Vergabeverfahren

1. Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a, b und c begrenzt, so wählt die Vergabestelle im Zuge des Vergabeverfahrens aus den vorausgewählten Bietern einen oder mehrere Dienstleister aus und erteilt diesem bzw. diesen die Befugnis, nachdem sie auf der Grundlage einer Zusammenfassung der Gebote der Bieter den Nutzausschuss und das Leitungsorgan des Flughafens, falls Letzteres nicht mit der Vergabestelle identisch ist, gehört hat. Der Nutzausschuss und/oder die Vergabestelle können die Bewerber befragen.
2. Die Wahl des bzw. der Dienstleister, denen die Befugnis erteilt wird, muss auf einem Vergleich der Gebote der Bieter anhand einer Liste von Vergabekriterien beruhen. Die Vergabekriterien müssen relevant, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Vergabestelle erstellt die Vergabekriterien nach Konsultation des Nutzausschusses und des Flughafenleitungsorgans, falls Letzteres nicht mit der Vergabestelle identisch ist.
3. Es gelten unter anderem folgende Vergabekriterien:
 - a) Kohärenz und Plausibilität des Wirtschaftsplans, die für die nächsten drei Jahre beurteilt werden;
 - b) Qualitätsniveau des Betriebs, beurteilt nach einem in den Ausschreibungsunterlagen beschriebenen repräsentativen Flugplan sowie gegebenenfalls effizientem Personal- und Materialeinsatz, letzter Annahme von Gepäck und Fracht, Lieferzeiten für Gepäck und Fracht sowie maximalen Turnaroundzeiten;
 - c) Angemessenheit und erwartete Verfügbarkeit der materiellen Ressourcen für die angebotene Tätigkeit und Fähigkeit, diese Ressourcen zu warten und zu erneuern;

- d) Angemessenheit der vorgesehenen personellen Ressourcen unter den Gesichtspunkten der Erfahrung und Qualifikation der Mitarbeiter sowie der Angemessenheit des Schulungsprogramms;
 - e) Qualität der vorgesehenen Informations- und Kommunikationstechnologien;
 - f) für die organisatorische Planung der Tätigkeit vorgesehene Verfahren;
 - g) zur Einhaltung der Anforderungen an die Sicherheit und die Gefahrenabwehr festgelegte Verfahren und Schutzmaßnahmen;
 - h) zur Einhaltung der Umweltvorschriften festgelegte Verfahren und Schutzmaßnahmen.
4. Die relative Gewichtung der Vergabekriterien muss in der Ausschreibung und den zugehörigen Dokumenten angegeben werden. Für jedes Vergabekriterium muss ein Bewertungsbereich angemessener Spannweite gelten. Die Vergabestelle kann eine Mindestpunktzahl festsetzen, die ein erfolgreicher Bieter bei bestimmten spezifischen Vergabekriterien erreichen muss. Die Festsetzung einer Mindestpunktzahl darf nicht diskriminierend sein und muss in der Ausschreibung und den zugehörigen Dokumenten deutlich angegeben werden. Die Vergabestelle ist nicht berechtigt, Vergabekriterien zu streichen, neue Kriterien hinzuzufügen oder in der Ausschreibung bereits festgelegte Kriterien zu unterteilen.
5. Die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf dem betreffenden Flughafen ist dem Bieter zu erteilen, der die höchste Gesamtpunktzahl erreicht und gleichzeitig alle etwaigen Mindestpunktzahlen für bestimmte Vergabekriterien einhält.
6. Flughafennutzer, die für mindestens einen der ausgeschriebenen Bodenabfertigungsdienste als Bieter für Dritt- oder Selbstabfertigungsdienste auftreten oder eine eigene Selbstabfertigung durchführen, werden im Zuge des Vergabeverfahrens für die von ihnen selbst erbrachten Dienste nicht angehört.
7. Die Vergabestelle trägt dafür Sorge, dass die Vergabeentscheidung und deren Begründung öffentlich bekannt gegeben werden.

Artikel 10

Auswahlzeitraum und Beendigung des Geschäftsbetriebs

1. Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a, b und c begrenzt, so erhalten die Bodenabfertigungsdienstleister die entsprechende Befugnis für einen Zeitraum von mindestens sieben und höchstens zehn Jahren. Der genaue Zeitraum, für den die Befugnis des Dienstleisters gilt, und das Datum der Aufnahme des Betriebs sind in der Ausschreibung deutlich anzugeben.
2. [...] (neu) Hat der Dienstleister nicht innerhalb von 6 Monaten ab dem in der Ausschreibung genannten Startzeitpunkt seine Tätigkeiten aufgenommen und kann er auch den Nachweis der Bereitschaft hierzu nicht erbringen, so kann die Vergabestelle beschließen, dass die Befugnis nicht mehr gültig ist. In diesem Fall kann der betreffende Mitgliedstaat eine Geldbuße gegen den Dienstleister verhängen und die Befugnis dem Dienstleister erteilen, der die zweithöchste Gesamtpunktzahl gemäß Artikel 9 Absatz 5 erreicht hat.
3. Die Vergabestelle muss vorausschauend auf den Ablauf des Befugniszeitraums reagieren und sicherstellen, dass ein gegebenenfalls infolge einer erneuten Ausschreibung ausgewählter Dienstleister befugt ist, den Dienstbetrieb an dem Tag aufzunehmen, der auf den letzten Tag des Befugniszeitraums des bzw. der zuvor ausgewählten Dienstleister folgt.
4. Stellt ein Dienstleister seinen Geschäftsbetrieb vor Ablauf des Zeitraums ein, für den ihm die Befugnis erteilt wurde, so wird er nach dem in Artikel 7, 8 und 9 sowie diesem Artikel beschriebenen Verfahren durch einen anderen ersetzt. Dienstleister, die den Geschäftsbetrieb einstellen, unterrichten die betreffende Vergabestelle mindestens sechs Monate, bevor sie den Flughafen verlassen, über ihre Absicht zur Einstellung des Geschäftsbetriebs. Der betreffende Mitgliedstaat kann eine Geldbuße gegen den Dienstleister verhängen, wenn dieser es versäumt, die Vergabestelle mindestens sechs Monate im Voraus entsprechend zu unterrichten, es sei denn, dass er sich zurecht auf höhere Gewalt berufen kann.

5. Falls ein Dienstleister den Geschäftsbetrieb vor Ende des Zeitraums, für den ihm die Befugnis erteilt wurde, einstellt und der Vergabestelle damit nicht ausreichend Zeit lässt, einen neuen Dienstleister auszuwählen, bevor er den Flughafen verlässt, so dass auf diesem Flughafen für bestimmte Bodenabfertigungsdienste zeitweilig ein Monopol oder Duopol besteht, so erteilt der betreffende Mitgliedstaat einem Bodenabfertigungsdienstleister für einen begrenzten Zeitraum von höchstens 12 Monaten die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf diesem Flughafen, ohne das Auswahlverfahren gemäß Artikel 7, 8 und 9 sowie diesem Artikel durchzuführen.
- 5a. Gelingt es dem Mitgliedstaat nicht, einen Bodenabfertigungsdienstleister für diesen begrenzten Zeitraum zu finden, so reguliert er gegebenenfalls ¹⁵ die Preise für diejenigen Bodenabfertigungsdienste, für die zeitweilig ein Monopol besteht, bis ein weiterer Dienstleister die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf diesem Flughafen aufnimmt.
6. [...]
7. [...]

Artikel 11

Das Flughafenleitungsorgan als Bodenabfertigungsdienstleister

1. Wird die Anzahl der Dienstleister gemäß Artikel 6 Absatz 2 begrenzt, so kann das Flughafenleitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Artikeln 7 bis 10 unterziehen zu müssen. Es kann ferner ohne Befolgung dieses Verfahrens einem Dienstleistungsunternehmen gestatten, Bodenabfertigungsdienste auf dem betreffenden Flughafen zu erbringen, wenn
 - a) es dieses Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert;
 - b) es von diesem Unternehmen direkt oder indirekt kontrolliert wird.

¹⁵ CZ und PL würden statt "reguliert ... gegebenenfalls" die Formulierung "kann ... regulieren" bevorzugen.

2. Erfüllt das Flughafenleitungsorgan, das gemäß Absatz 1 Bodenabfertigungsdienste erbringt, nicht länger die in Absatz 1 genannten Bedingungen, so kann dieser Dienstleister für einen Zeitraum von fünf Jahren weiterhin Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Artikeln 7 bis 10 unterziehen zu müssen. Am Ende dieses Fünfjahreszeitraums unterrichtet der Dienstleister die betreffende Vergabestelle mindestens sechs Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums. Der betreffende Mitgliedstaat kann eine Geldbuße gegen den Dienstleister verhängen, wenn dieser es versäumt, die Vergabestelle mindestens sechs Monate im Voraus entsprechend zu unterrichten. Es wird keine Geldbuße verhängt, wenn der Dienstleister sich zurecht auf höhere Gewalt berufen kann. Stellt der Dienstleister den Geschäftsbetrieb vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums ein, so findet Artikel 10 Absätze 4 und 5 Anwendung.

Artikel 12¹⁶

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

1. Dieser Artikel gilt nur für Bodenabfertigungsdienste, für die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 oder 14 die Zahl der Dienstleister begrenzt hat. Er lässt Artikel 40 unberührt und gilt dann nicht, wenn die Richtlinie 2001/23/EG Anwendung findet.
 - 1a. Die Mitgliedstaaten können es den Sozialpartnern auf geeigneter Ebene überlassen, die praktischen Vorkehrungen zur Durchführung dieses Artikels im Wege einer ausgehandelten Vereinbarung festzulegen.
2. Verliert ein Dienstleister für in Absatz 1 genannte Bodenabfertigungsdienste im Anschluss an ein Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 seine Befugnis zum Erbringen dieser Dienste, so können die Mitgliedstaaten ¹⁷ den Bodenabfertigungsdienstleistern, die daraufhin diese Dienste anbieten, auferlegen, den zuvor zum Erbringen dieser Dienste eingestellten Mitarbeitern die Rechte zu gewähren, die ihnen im Falle eines Übergangs im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zustünden ¹⁸.

¹⁶ AT und DE: Vorbehalt zu diesem Artikel und zu Artikel 40.

¹⁷ AT schlägt die Formulierung "so erlegen die Mitgliedstaaten den Bodenabfertigungsdienstleistern (...) auf" vor.

¹⁸ AT schlägt vor, am Ende des Satzes "..., ungeachtet der Anwendung dieser Verordnung." hinzuzufügen.

3. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 2 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen Dienstleisters, die mit dem Erbringen von Diensten, für die der vorherige Dienstleister die Befugnis verloren hat, befasst waren.
4. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 2 derart, dass die Verhältnismäßigkeit in Bezug auf das tatsächlich auf den bzw. die anderen Dienstleister übertragene Geschäftsvolumen gewahrt bleibt.
5. Macht ein Mitgliedstaat Auflagen nach Absatz 2, so sind in den Ausschreibungsunterlagen für das Auswahlverfahren gemäß den Artikeln 7 bis 10 die betreffenden Mitarbeiter, die entsprechenden vertraglichen Rechte der Beschäftigten im Einzelnen und die Bedingungen, nach denen die Beschäftigten als an den fraglichen Diensten beteiligt gelten, aufzuführen.
6. Falls ein Bodenabfertigungsdienstleister in den von Absatz 2 nicht erfassten Fällen es einstellt, einem Flughafennutzer Bodenabfertigungsdienste, die einen erheblichen Anteil seiner Bodenabfertigungsdienstleistung ausmachen, zu erbringen, oder falls ein selbst abfertigender Flughafennutzer die Einstellung der Selbstabfertigung beschließt, können die Mitgliedstaaten dem bzw. den Bodenabfertigungsdienstleistern oder selbst abfertigenden Flughafennutzern, die daraufhin diese Bodenabfertigungsdienste anbieten, auferlegen, den zuvor zum Erbringen dieser Dienste eingestellten Mitarbeitern die Rechte zu gewähren, die ihnen im Falle eines Übergangs im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zustünden¹⁹.
7. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 auf diejenigen Beschäftigten des vorherigen Dienstleisters, die mit dem Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, deren Erbringung der vorherige Dienstleister einstellt, befasst waren.
8. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 auf diejenigen Beschäftigten des selbst abfertigenden Flughafennutzers, die mit dem Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, bei denen der selbst abfertigende Flughafennutzer die Einstellung der Selbstabfertigung beschließt, befasst waren.

¹⁹ AT schlägt vor, am Ende des Satzes "..., ungeachtet der Anwendung dieser Verordnung." hinzuzufügen.

9. Die Mitgliedstaaten beschränken die Auflage nach Absatz 6 derart, dass die Verhältnismäßigkeit in Bezug auf das tatsächlich auf den bzw. die anderen Dienstleister oder selbst abfertigen- den Flughafennutzer übertragene Geschäftsvolumen gewahrt bleibt.
10. [...]
11. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen.

Artikel 13
Inselflughäfen

Für die Auswahl der Dienstleister auf einem Flughafen gemäß den Artikeln 7 bis 10 kann ein Mitgliedstaat in die Leistungsbeschreibung eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für andere Flughäfen in diesem Mitgliedstaat aufnehmen, sofern

- a) diese Flughäfen auf Inseln in demselben geografischen Gebiet liegen,
- b) diese Flughäfen jeweils ein Verkehrsvolumen von mindestens 100 000 Fluggastbewegungen pro Jahr haben und
- c) diese Aufnahme von der Kommission genehmigt wird.

Die Entscheidung über die Genehmigung der Aufnahme ist ein Durchführungsrechtsakt, der nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 43 Absatz 2 erlassen wird. Dieser Artikel lässt die Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen unberührt.

Abschnitt 3 Freistellungen für die Selbst- und Drittabfertigung

Artikel 14

Freistellungen

1. Wenn auf einem Flughafen besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen, eine Marktöffnung und/oder die Selbstabfertigung nicht in dem in dieser Verordnung vorgesehenen Ausmaß zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat beschließen,
 - a) die Zahl der Dienstleister für eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten, bei denen es sich nicht um die in Artikel 6 Absatz 2 aufgeführten Dienste handelt, auf dem gesamten Flughafen oder in einem Teil davon auf nicht weniger als zwei zu begrenzen, wobei Artikel 6 Absatz 3 Anwendung findet;
 - b) auf Flughäfen, die jährlich mehr als 2 Mio. Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, eine oder mehrere Kategorien der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste einem einzigen Dienstleister vorzubehalten;
 - c) auf Flughäfen, die jährlich mehr als 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht zu verzeichnen haben, eine oder mehrere Kategorien der in Artikel 6 Absatz 5 genannten Bodenabfertigungsdienste einem oder zwei Dienstleistern vorzubehalten, wobei im Falle einer Begrenzung auf zwei Dienstleister Artikel 6 Absatz 3 Anwendung findet;
 - d) die Selbstabfertigung gemäß Artikel 5 einer begrenzten Anzahl von Flughafenutzern vorzubehalten, sofern diese Nutzer nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien ausgewählt werden.

2. Jede Freistellung gemäß Absatz 1 muss
 - a) die Kategorie(n) von Diensten, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen platz- oder kapazitätsbedingten Sachzwänge anführen;
 - b) einen Plan mit geeigneten Maßnahmen – einschließlich eines vorläufigen Durchführungszeitplans – enthalten, mit denen bezüglich der betreffenden Sachzwänge für Abhilfe gesorgt werden soll.
3. Freistellungen dürfen nicht
 - a) zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Bodenabfertigungsdienstleistern und/oder Selbstabfertigern führen;
 - b) über das erforderliche Maß hinausgehen.
4. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission spätestens sechs Monate vor ihrem Inkrafttreten die Freistellungen, die sie nach Absatz 1 zu gewähren beabsichtigen, und die dafür maßgeblichen Gründe.
5. Die Kommission veröffentlicht bei Erhalt eine Zusammenfassung der ihr gemeldeten Freistellungsentscheidungen im *Amtsblatt der Europäischen Union* und ersucht die Beteiligten um Äußerung.
6. Die Kommission unterzieht die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Freistellungsentscheidungen einer eingehenden Prüfung. Hierzu überprüft sie anhand einer ausführlichen Analyse der Lage und anhand einer Untersuchung der von dem Mitgliedstaat notifizierten geeigneten Maßnahmen, ob die geltend gemachten Sachzwänge vorliegen und ob eine Öffnung des Markts und/oder die Selbstabfertigung in dem in der Verordnung vorgesehenen Ausmaß tatsächlich nicht möglich sind.

7. Die Kommission kann nach dieser Prüfung und nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats die Entscheidung des Mitgliedstaats genehmigen oder aber auch ablehnen, wenn ihres Erachtens die geltend gemachten Sachzwänge nicht nachgewiesen sind oder nicht so schwerwiegend sind, dass sie eine Freistellung rechtfertigen. Sie kann nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats auch verlangen, dass der Umfang der Freistellung geändert oder die Freistellung auf die Teile des Flughafens beschränkt wird, wo die geltend gemachten Sachzwänge tatsächlich festgestellt wurden.
8. Die Entscheidung der Kommission ergeht spätestens sechs Monate nach der vollständigen Meldung des Mitgliedstaats; sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
9. Die in den Absätzen 7 und 8 dieses Artikels genannten Durchführungsbeschlüsse werden gemäß dem in Artikel 43 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren gefasst.
10. Die Geltungsdauer der von den Mitgliedstaaten nach Absatz 1 gewährten Freistellungen darf außer bei den gemäß Absatz 1 Buchstaben b und c gewährten Freistellungen drei Jahre nicht übersteigen. Spätestens sechs Monate vor Ablauf dieses Zeitraums trifft der Mitgliedstaat erneut eine Entscheidung über jeden Freistellungsantrag, die dann wiederum den Bestimmungen dieses Artikels unterliegt.
11. Die Geltungsdauer der von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstaben b und c gewährten Freistellungen darf zwei Jahre nicht übersteigen. Jedoch kann ein Mitgliedstaat im Einklang mit den Erwägungen nach Absatz 1 beantragen, dass der betreffende Zeitraum einmalig um zwei Jahre verlängert wird. Die Kommission entscheidet über einen derartigen Antrag. Der Durchführungsbeschluss wird im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 43 Absatz 2 angenommen.

Artikel 15

Konsultation der Bodenabfertigungsdienstleister und Flughafennutzer

Das Flughafenleitungsorgan organisiert ein Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan selbst, dem Nutzerausschuss und den Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, über die Anwendung dieser Verordnung. Diese Konsultationen betreffen unter anderem die Dienstqualität und die Preise der Bodenabfertigungsdienste, für die gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben b und c eine Freistellung gewährt worden ist, sowie die Organisation der Erbringung dieser Dienste. Eine Konsultationssitzung muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Das Flughafenleitungsorgan erstellt ein Protokoll dieser Sitzung, das der Kommission auf deren Ersuchen übermittelt wird.

Kapitel IV – Zulassungen²⁰

Artikel 16

Zulassungen in den EU-Mitgliedstaaten

Für Flughäfen, die zumindest in drei aufeinanderfolgenden Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, können die Mitgliedstaaten die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten durch einen Bodenabfertigungsdienstleister oder einen selbst abfertigenden Flughafennutzer davon abhängig machen, dass von einer vom Flughafenleitungsorgan unabhängigen zuständigen Behörde ("Zulassungsbehörde") eine Zulassung erteilt worden ist.

2. [...]
3. [...]

²⁰ AT und IT: Vorbehalt.

Artikel 17

Kriterien für die Erteilung einer Zulassung

1. Wenn ein Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine Zulassungsbehörde eine Zulassung erteilt, müssen sich die²¹ Zulassungskriterien auf Folgendes beziehen:
 - aa) tatsächliche oder voraussichtliche Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung und Einhaltung – in jedem Mitgliedstaat, in dem der Antragsteller einer Geschäftstätigkeit nachgeht – der nationalen Vorschriften in Bezug auf
 - den Sozialschutz,
 - den Umweltschutz und
 - die Sicherheit und Gefahrenabwehr am Flughafen, einschließlich der Sicherheit und Gefahrenabwehr bezüglich Einrichtungen, Luftfahrzeugen, Ausrüstungen und Personen;
 - c) Erfüllung der finanziellen Bedingungen, wozu auch gehört, dass der Antragsteller nicht Gegenstand eines Insolvenz- oder Konkursverfahrens oder eines ähnlichen Verfahrens ist (nachgewiesen, soweit zureffend, insbesondere durch die Vorlage seiner geprüften Abschlüsse für die beiden vorangegangenen Geschäftsjahre) und einen nachhaltigen Geschäftsbetrieb führt (nachgewiesen insbesondere durch die Vorlage eines Wirtschaftsplans für mindestens die ersten zwei Jahre der Betriebstätigkeit);
 - d) Nachweis der Zuverlässigkeit, wozu der Antragsteller auch zu belegen hat, dass er im letzten Jahr in den Mitgliedstaaten, in denen er einer Geschäftstätigkeit nachgeht, bzw. in seinem Herkunftsland, falls er in der Union keiner Geschäftstätigkeit nachgeht, seine Steuern und Sozialabgaben entrichtet hat;

²¹ PL: hier das Wort ""indikativen" einfügen.

- e) eine Personalpolitik, die gewährleistet, dass die derzeitigen und künftigen Beschäftigten des Antragstellers über die Ausbildung und die Berufserfahrung verfügen, die für die Ausübung der Geschäftstätigkeit erforderlich sind, für die die Zulassung beantragt wird.

[Artikel 18-24 gestrichen]

Artikel 25

Zulassungsverfahren

1. Das Verfahren für die Erteilung von Zulassungen muss transparent und nichtdiskriminierend sein und darf den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto nicht weiter als in dieser Verordnung vorgesehen einschränken.
 - 1a. Die Zulassungsbehörde entscheidet unter Berücksichtigung aller verfügbaren Fakten so bald wie möglich – spätestens jedoch zwei Monate nach Erhalt aller erforderlichen Informationen – über einen Antrag. Die Entscheidung der Zulassungsbehörde wird dem Antragsteller und den Zulassungsbehörden in den anderen Mitgliedstaaten mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.
2. [...]
3. Die Verfahren und die Auflistung der erteilten Zulassungen werden von der Zulassungsbehörde öffentlich bekanntgegeben.

[Artikel 26 gestrichen]

Kapitel V — Pflichten der Infrastrukturbetreiber

Artikel 27

Zugang zur Infrastruktur

1. Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer erhalten in dem Umfang, der zur Durchführung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist, offenen Zugang zur Infrastruktur. Der Infrastrukturbetreiber kann diesen Zugang von sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Bedingungen abhängig machen.
2. Die für Bodenabfertigungsdienste verfügbaren Flächen des Flughafens sind unter den verschiedenen Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern, einschließlich der Neubewerber, nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht-diskriminierenden Regeln und Kriterien aufzuteilen, soweit dies für die Wahrung ihrer Rechte und zur Gewährleistung eines wirksamen und lauterer Wettbewerbs erforderlich ist.

Artikel 27a

Zentrale Infrastruktureinrichtungen

1. Dieser Artikel gilt nur für Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.
2. *[nach Absatz 9 verschoben]*
3. Die Verwaltung der zentralen Infrastruktureinrichtungen kann dem Infrastrukturbetreiber vorbehalten werden, der die Nutzung dieser Infrastruktureinrichtungen für Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer obligatorisch machen kann. Die Verwaltung der zentralen Infrastruktureinrichtungen muss in einer transparenten, objektiven und nichtdiskriminierenden Weise erfolgen.

4. Das Flughafenleitungsorgan oder gegebenenfalls die Behörde oder jede andere Stelle, die das Flughafenleitungsorgan kontrolliert, entscheidet auf objektiver Grundlage und nach Konsultation des Nutzausschusses sowie der Unternehmen, die auf dem Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen, welche Infrastruktureinrichtungen zentral verwaltet werden sollten.

Das Flughafenleitungsorgan oder gegebenenfalls die Behörde oder jede andere Stelle, die das Flughafenleitungsorgan kontrolliert, stellt sicher, dass jegliche Infrastruktureinrichtungen, die unter die Bestimmung des Begriffs "zentrale Infrastruktureinrichtungen" fallen, als solche eingestuft werden und dass die Vorschriften dieses Kapitels in Bezug auf zentrale Infrastruktureinrichtungen eingehalten werden.

5. Stimmt der Nutzausschuss in seiner Stellungnahme der Entscheidung des Flughafenleitungsorgans in der Frage, ob Infrastruktureinrichtungen zentral zu verwalten sind oder nicht, nicht zu, so **kann** er bei der unabhängigen Aufsichtsbehörde oder einer anderen vom Flughafenleitungsorgan unabhängigen zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats ("unabhängige Behörde") eine Entscheidung darüber beantragen, ob und in welchem Umfang die betreffenden Infrastruktureinrichtungen zentral verwaltet werden sollen²².
6. *[in Artikel 27 aufgenommen]*
7. *[in Artikel 27 aufgenommen]*
8. Wird die unabhängige Behörde nach Absatz 5 mit einer Entscheidung über den Umfang der zentralen Infrastruktureinrichtungen befasst, so wird diese Entscheidung erst nach Prüfung durch die unabhängige Behörde wirksam. Die unabhängige Behörde trifft innerhalb von vier Wochen²³, nachdem sie befasst wurde, eine vorläufige Entscheidung über das Inkrafttreten der Entscheidung über den Umfang der zentralen Infrastruktureinrichtungen, es sei denn, die endgültige Entscheidung kann innerhalb derselben Frist getroffen werden. Bei ihrer Entscheidung prüft die unabhängige Behörde oder jede andere zuständige Behörde die Begründungen der Parteien in Bezug auf den Umfang der zentralen Infrastruktureinrichtungen.

²² CZ und PL: Vorbehalt.

²³ UK hält die Vierwochenfrist für zu kurz.

9. Wird für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen ein Bodenabfertigungsentgelt nach Artikel 28 erhoben, so gibt das Flughafenleitungsorgan eine Auflistung der zentralen Infrastruktureinrichtungen auf dem Flughafen öffentlich bekannt. Ist eine andere Stelle für die Verwaltung der zentralen Infrastruktureinrichtungen zuständig, so übermittelt sie dem Flughafenleitungsorgan die Auflistung der zentralen Infrastruktureinrichtungen zum Zwecke der Bekanntmachung.

Artikel 28

Bodenabfertigungsentgelte für die Infrastruktur

1. Dieser Artikel gilt nur für Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten.
2. Wird für die Nutzung der Infrastruktur ein Bodenabfertigungsentgelt erhoben, so trägt der Infrastrukturbetreiber dafür Sorge, dass die Höhe des Bodenabfertigungsentgelts nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festgelegt wird.
3. Der Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, mit den erhobenen Bodenabfertigungsentgelten seine Kosten zu decken und angemessene Kapitalerträge zu erwirtschaften. Die Bodenabfertigungsentgelte stellen eine Gegenleistung für erbrachte Dienstleistungen dar.
4. Etwaige Bodenabfertigungsentgelte nach Absatz 2 werden auf Ebene der einzelnen Flughäfen nach Konsultation des Nutzerausschusses oder der Flughafenutzer, der in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2009/12/EG genannten Vertreter oder Verbände und der Unternehmen festgelegt, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen. Bei Flughafen-netzen können die Mitgliedstaaten dem Leitungsorgan des Flughafenetzes gestatten, ein gemeinsames und transparentes Entgelterhebungssystem für die Infrastruktur der dem Flughafenetz angehörenden Flughäfen einzuführen.

- 4a. Der Infrastrukturbetreiber legt dem Nutzausschuss oder den Flughafenutzern, den in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2009/12/EG genannten Vertretern oder Verbänden sowie den Unternehmen, die auf dem betreffenden Flughafen Bodenabfertigungsdienste erbringen, jedes Jahr – sofern bei der vorangegangenen Konsultation nichts anderes vereinbart wurde – Informationen über die Elemente vor, die als Grundlage für die Festlegung der Höhe der Bodenabfertigungsentgelte dienen. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:
- a) ein Verzeichnis der verschiedenen Dienstleistungen und Infrastrukturen, die im Gegenzug für die Bodenabfertigungsentgelte bereitgestellt werden;
 - b) die Methode zur Festlegung der Bodenabfertigungsentgelte;
 - c) die Gesamtkostenstruktur hinsichtlich der Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Bodenabfertigungsentgelte beziehen;
 - d) die Einkünfte aus den verschiedenen Bodenabfertigungsentgelten und die Gesamtkosten der entgeltspflichtigen Dienste;
 - e) jegliche Finanzierung von Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Entgelte beziehen, durch die öffentliche Hand;
 - ee) die voraussichtliche Entwicklung der Bodenabfertigungsentgelte, der Zunahme des Verkehrsaufkommens und beabsichtigter Infrastrukturinvestitionen auf dem Flughafen;
 - ef) die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur in einem bestimmten Zeitraum und
 - f) das absehbare Ergebnis geplanter größerer Investitionen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität.

- 4b. Im Falle einer mehrjährigen Vereinbarung zwischen den Flughafennutzern und dem Infrastrukturbetreiber finden die Konsultationen gemäß dieser Vereinbarung statt. Die Mitgliedstaaten sind jedoch berechtigt, häufigere Konsultationen zu verlangen.
- 4c. Die aufgrund des Absatzes 4a übermittelten Informationen sind vorbehaltlich der nationalen Rechtsvorschriften als vertraulich oder wirtschaftlich schutzwürdig anzusehen und entsprechend zu behandeln. Im Falle von börsennotierten Infrastrukturbetreibern sind insbesondere die börsenrechtlichen Vorgaben zu beachten.
5. Das Flughafenleitungsorgan gibt die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte – einschließlich einer ausführlichen Aufstellung der erbrachten Dienste – öffentlich bekannt. Ist eine andere Stelle für die Verwaltung der Infrastruktur zuständig, so übermittelt sie dem Flughafenleitungsorgan die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte – einschließlich einer ausführlichen Aufstellung der erbrachten Dienste – zum Zwecke der Bekanntmachung.
6. Sind der Nutzerausschuss, die Flughafennutzer oder die in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2009/12/EG genannten Vertreter oder Verbände nicht mit einem vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Bodenabfertigungsentgelt einverstanden, so **können sie** die unabhängige Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats ersuchen, über die Höhe des Bodenabfertigungsentgelts zu entscheiden²⁴.
7. Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde nach Absatz 6 mit einer Entscheidung über die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte befasst, so wird diese Entscheidung erst nach Prüfung durch die unabhängige Aufsichtsbehörde wirksam. Die unabhängige Aufsichtsbehörde trifft innerhalb von vier Wochen, nachdem sie befasst wurde, eine vorläufige Entscheidung über das Inkrafttreten der Höhe der Bodenabfertigungsentgelte, es sei denn, die endgültige Entscheidung kann innerhalb derselben Frist getroffen werden. Bei ihrer Entscheidung prüft die unabhängige Aufsichtsbehörde die Begründungen der Parteien in Bezug auf die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte.

²⁴ CZ und PL: Vorbehalt.

8. Ein Mitgliedstaat kann beschließen, die Absätze 6 und 7 in Bezug auf Änderungen an der Höhe oder der Struktur der Bodenabfertigungsentgelte auf den Flughäfen nicht anzuwenden, für die im innerstaatlichen Recht ein Verfahren verbindlich vorgeschrieben ist, wonach die Bodenabfertigungsentgelte oder ihr Höchstbetrag von der unabhängigen Aufsichtsbehörde festgesetzt oder gebilligt werden. Die von dem Mitgliedstaat für die Zwecke dieses Absatzes angewandten Verfahren, Voraussetzungen und Kriterien müssen sachgerecht, objektiv, nichtdiskriminierend und transparent sein.

Artikel 28a

*Entscheidungen über zentrale Infrastruktureinrichtungen
und die Höhe der Bodenabfertigungsentgelte*

1. Die Mitgliedstaaten stellen in Bezug auf die in Artikel 27a Absätze 5 und 8 sowie in Artikel 28 Absätze 6 und 7 genannten Streitfälle sicher, dass Maßnahmen ergriffen werden, um
- a) ein Verfahren zur Beilegung von Streitfällen zwischen den Streitparteien einzuführen;
 - b) die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen die unabhängige Aufsichtsbehörde oder eine andere zuständige Behörde mit einem Streitfall befasst werden kann. Die Behörde weist insbesondere Beschwerden zurück, die sie als nicht ordnungsgemäß begründet oder unzureichend belegt erachtet;
 - c) die Kriterien festzulegen, die bei der lösungsorientierten Würdigung der Streitfälle zugrunde gelegt werden.
2. Unbeschadet des Artikels 27a Absatz 8 und des Artikels 28 Absatz 7 ergeht die endgültige Entscheidung der unabhängigen Aufsichtsbehörde oder der zuständigen Behörde so rasch wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von vier Monaten²⁵, nachdem sie damit befasst wurde. Diese Frist kann in ordnungsgemäß begründeten Ausnahmefällen um zwei Monate verlängert werden. Die Entscheidungen der unabhängigen Aufsichtsbehörde oder der zuständigen Behörde sind verbindlich, unbeschadet einer parlamentarischen oder gerichtlichen Überprüfung entsprechend den einschlägigen Regelungen in den Mitgliedstaaten.

²⁵ UK hält die Viermonatsfrist für zu kurz.

Artikel 29
Getrennte Rechnungsführung²⁶

1. Auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, muss der Infrastrukturbetreiber, falls er Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt, für seine Bodenabfertigungsdienste eine von den übrigen Geschäftstätigkeiten getrennte Rechnungsführung aufweisen. Die getrennte Rechnungsführung schließt separate Bilanzen und separate Gewinn- und Verlustrechnungen ein²⁷.
2. [...]
3. Die Bodenabfertigungsdienste erbringenden Körperschaften nach Absatz 1 dürfen keinerlei finanzielle Quersubventionierung aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughafeninfrastruktur beziehungsweise aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von zentralen Infrastruktureinrichtungen erhalten, die es ihnen erlauben würden, die Höhe der Entgelte für die Bodenabfertigungsdienste, die sie für Dritte erbringen, zu senken.
4. Für die Zwecke dieses Artikels sind unter "luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten" eines Flughafenleitungsorgans alle Tätigkeiten zu verstehen, denen das Flughafenleitungsorgan auf dem betreffenden Flughafen nachgeht und die mit der Bereitstellung von Dienstleistungen oder Infrastrukturen für die Flughafenutzer, für die Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen ihrer Luftverkehrstätigkeiten oder für die den Flughafen nutzenden Fluggäste verbunden sind, z. B. das Erheben von Flughafengebühren, die Zuweisung von Infrastruktur und Einrichtungen sowie Maßnahmen der Sicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafen. Zu den nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten gehören Aktivitäten im Immobilienbereich oder in jedem anderen Sektor als dem Luftverkehr.

²⁶ DE vertritt die Auffassung, dass die Anforderung separater Bilanzen und separater Gewinn- und Verlustrechnungen eine übermäßige Belastung für den Betreiber darstellen.

²⁷ AT möchte, dass die Pflicht zur getrennten Rechnungsführung auf alle Bodenabfertigungsdienstleister ausgedehnt wird.

5. Am Ende eines jeden Geschäftsjahres wird durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer überprüft, dass die in Absatz 1 genannte getrennte Rechnungsführung gegeben ist und keine in Absatz 3 aufgeführte finanzielle Quersubventionierung stattgefunden hat. Wenn der Infrastrukturbetreiber Bodenabfertigungsdienste erbringt, legt er der zuständigen Behörde jedes Jahr einen Nachweis über die Durchführung der obengenannten Überprüfung vor. Erhalten die Bodenabfertigungsdienste erbringenden Körperschaften nach Absatz 1 Quersubventionen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten, so weisen sie nach, dass diese Quersubventionierung mit Absatz 3 in Einklang steht.

Kapitel VI – Koordinierung der Tätigkeiten und Standards

Artikel 30

Rolle des Flughafenleitungsorgans bei der Koordinierung von Bodenabfertigungsdiensten

1. Die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Koordinierung der Bodenabfertigung liegt beim Flughafenleitungsorgan des betreffenden Flughafens. Als Bodenkoordinator trägt das Flughafenleitungsorgan insbesondere dafür Sorge, dass beim Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafenutzer die auf dem Flughafen geltenden Verhaltensregeln gemäß Artikel 31 eingehalten werden.
2. Daneben gilt auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 5 Mio. Fluggäste oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, Folgendes:
 - a) Beim Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafenutzer sind die Mindeststandards gemäß Artikel 32 einzuhalten;
 - b) das Flughafenleitungsorgan trägt dafür Sorge, dass der Geschäftsbetrieb der Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafenutzer durch einen geeigneten Krisenplan und gegebenenfalls – gemäß Anhang II – durch kollaborative Entscheidungsfindung (Collaborative Decision Making, CDM) koordiniert werden.

3. [...]
4. Das Flughafenleitungsorgan erstattet der Kommission jährlich Bericht über die Anwendung der in Absatz 2 genannten Maßnahmen. Dieser Jahresbericht entspricht den Vorgaben, die in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt werden, der gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 43 Absatz 3 erlassen wird. Die Kommission kann von dem Leistungsüberprüfungsgremium von Eurocontrol verlangen, dass es der Kommission einen konsolidierten Bericht vorlegt.
5. Das Flughafenleitungsorgan unterrichtet die Behörde, die die Zulassung erteilt hat, gegebenenfalls über jegliches auf seinem Flughafen auftretende Problem mit den Bodenabfertigungsdienstleistern oder selbst abfertigenden Flughafennutzern.
6. Dieser Artikel lässt die Wettbewerbsregeln der EU unberührt.

Artikel 31
Verhaltensregeln

1. [...]
2. Der Mitgliedstaat, das Flughafenleitungsorgan, eine Behörde oder eine andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle können Verhaltensregeln zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Flughafens erlassen.
 - 2a. [...]

3. Die Verhaltensregeln müssen folgenden Grundsätzen entsprechen:
 - a) Sie sind in nichtdiskriminierender Weise auf die verschiedenen Bodenabfertigungsdienstleister und Flughafennutzer anzuwenden.
 - b) Sie müssen mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang stehen.
 - c) Sie dürfen den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung in der Praxis nicht weiter als in dieser Verordnung vorgesehen einschränken.

4. Ein Mitgliedstaat kann gegebenenfalls auf Vorschlag des Flughafenleitungsorgans
 - a) einen Bodenabfertigungsdienstleister oder selbst abfertigenden Flughafennutzer, der gegen die Verhaltensregeln nach den Absätzen 1 und 2 verstößt, mit einer Geldbuße belegen oder dessen Tätigkeiten beschränken oder untersagen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und gegebenenfalls die betreffende Zulassungsbehörde über jede nach diesem Absatz ergriffene Maßnahme;
 - b) Bodenabfertigungsdienstleistern auf dem Flughafen vorschreiben, sich in gerechter und nichtdiskriminierender Weise an der Erfüllung der in innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Regelungen vorgesehenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, insbesondere der Betriebspflicht, zu beteiligen.

Artikel 32

Mindeststandards

1. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Begriff "Mindeststandards" Mindestanforderungen an Bodenabfertigungsdienste.

2. Auf Flughäfen, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren über 5 Mio. Fluggastbewegungen oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten, legt das Flughafenleitungsorgan oder gegebenenfalls der Mitgliedstaat, die Behörde oder andere für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle Mindeststandards in Bezug auf die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten fest. Bei diesen Standards **muss** den Sicherheitsvorschriften, Vereinbarungen und Managementsystemen des Flughafenbetreibers und der betroffenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates Rechnung getragen werden²⁸.
3. Die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer halten diese Mindeststandards ein. Der Mitgliedstaat – oder gegebenenfalls das Flughafenleitungsorgan – kann vorschreiben, dass Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer ein Sicherheitsmanagementsystem einrichten und betreiben müssen, das der Größe des Unternehmens sowie der Art und Komplexität der Geschäftstätigkeit entspricht, zu den Managementsystemen des Flughafenbetreibers kompatibel ist und alle anderen Sicherheitsanforderungen des nationalen Rechts oder des **Unionsrechts** erfüllt. Außerdem halten die Flughafennutzer und Bodenabfertigungsdienstleister die Mindeststandards in ihren Vertragsbeziehungen ein.
4. Die Mindeststandards erstrecken sich auf folgende Bereiche: betriebliche Leistung, Aus- und Fortbildung, Informationen und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, insbesondere gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates und (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates, gegebenenfalls – gemäß Anhang II – kollaborative Entscheidungsfindung, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Notfallmaßnahmen und Umweltschutzstandards.
- 4a. Der Mitgliedstaat – oder gegebenenfalls das Flughafenleitungsorgan – kann vorschreiben, dass jeder Flughafennutzer einen Vertreter benennen oder auf dem Flughafen rechtlich vertreten sein muss, um die ordnungsgemäße Anwendung der Mindeststandards zu gewährleisten.

²⁸ Es soll ein Erwägungsgrund formuliert werden, der die erforderliche Kohärenz zwischen den lokal vorgegebenen Mindeststandards und den Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme betrifft.

5. Die Mindeststandards müssen fair, transparent und nichtdiskriminierend sein und das einschlägige Unionsrecht, namentlich die Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und (EG) Nr. 1107/2006, unberührt lassen. Sie müssen kohärent, verhältnismäßig und in Bezug auf die Qualität des Flughafenbetriebs relevant sein. Unbeschadet der Vorrechte der Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang ist der Qualität der Zoll-, Flughafensicherheits- und Einreiseverfahren angemessen Rechnung zu tragen.
6. [...]
7. Vor der Festlegung dieser Standards konsultiert das Flughafenleitungsorgan den Nutzausschuss und die Bodenabfertigungsdienstleister.
8. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Bestimmungen dieses Artikels auf andere Flughäfen als die in Absatz 2 genannten Flughäfen anzuwenden.
9. Wenn ein Bodenabfertigungsdienstleister oder ein selbst abfertigender Flughafenutzer die in diesem Artikel genannten Mindeststandards nicht einhält, so bemüht sich das Flughafenleitungsorgan unbeschadet der Vorschriften des nationalen Rechts oder des Rechts der Europäischen Union in erster Linie darum, dieses Problem durch eine Verweisung an den Nutzausschuss zu lösen. Kann damit die Einhaltung nicht gewährleistet werden, so kann ein Mitgliedstaat, gegebenenfalls auf Vorschlag des Flughafenleitungsorgans, einen Bodenabfertigungsdienstleister oder selbst abfertigenden Flughafenutzer mit einer Geldbuße belegen oder dessen Tätigkeiten beschränken oder untersagen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und gegebenenfalls die betreffende Zulassungsbehörde über jede nach diesem Absatz ergriffene Maßnahme.

[Artikel 33 gestrichen]

Artikel 34

Aus- und Fortbildung

1. Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafenutzer tragen auf eigene Kosten dafür Sorge, dass alle ihre an der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten beteiligten Beschäftigten, einschließlich leitender und mit Aufsichtsfunktionen betrauter Mitarbeiter, ausreichend geschult sind, um – insbesondere bei Antritt einer neuen Stelle – die ihnen übertragenen Aufgaben wahrnehmen zu können.
2. [...]
3. [...]
4. **Das Flughafenleitungsorgan oder gegebenenfalls die Mitgliedstaaten, die Behörde oder jede andere den Flughafen leitende Stelle** bestimmen gegebenenfalls **Mindeststandards für** die Aus- und Fortbildung unter Einbeziehung der Schulungsbereiche, die für die spezifische Tätigkeit der betreffenden Bodenabfertigungsdienste von Bedeutung sind, und können von den Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafenutzern **den Nachweis der** Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels verlangen.

Artikel 35
*Unterauftragsvergabe*²⁹

- 1a. [...]
1. Bodenabfertigungsdienstleister können unbeschadet der Absätze 2, 3 und 4 Unteraufträge vergeben³⁰.
 2. Selbstabfertiger dürfen Unteraufträge für die Bodenabfertigung nur vergeben, wenn sie wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage sind, die Selbstabfertigung vorzunehmen.
 3. Unterauftragnehmer dürfen keine Unteraufträge für die Bodenabfertigung vergeben.
 4. Ein Bodenabfertigungsdienstleister im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 darf Unteraufträge für die Bodenabfertigung nur dann vergeben, wenn er wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage ist, diese Bodenabfertigungsdienste zu erbringen.
 5. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, tragen dafür Sorge, dass die Unterauftragnehmer den Verpflichtungen von Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß dieser Verordnung nachkommen, einschließlich gegebenenfalls der Verpflichtung, über eine Zulassung für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu verfügen.
 6. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, melden dem Flughafenleitungsorgan und den betreffenden Flughafennutzern die Namen der betreffenden Unterauftragnehmer und deren Tätigkeiten.
 7. Beantragt ein Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Artikel 7 die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, so gibt er die Anzahl, die Tätigkeiten und die Namen der Unterauftragnehmer an, die er zu beschäftigen gedenkt.

²⁹ AT, DE und EL: Vorbehalt.

³⁰ IT: für Aufnahme des folgenden neuen Absatzes 1a: "Die Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls die Zulassungsbehörde können vom Hauptauftragnehmer verlangen, den als Unteraufträge vergebenen Bodenabfertigungsdiensten einen angemessenen Schwellenanteil seines Jahresumsatzes vorzubehalten."

Artikel 35a [ex-Artikel 22]

Versicherung

Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigende Flughafennutzer in der Union müssen hinsichtlich ihrer spezifisch mit der Bodenabfertigung im Zusammenhang stehenden Haftung für Schäden, die im Gebiet eines Mitgliedstaats verursacht werden und für die ein Anspruch auf Schadenersatz besteht, angemessen versichert sein³¹.

Kapitel VII – Internationale Beziehungen

Artikel 36

Beziehungen zu Drittländern

1. Unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union und der bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten über Luftverkehrsdienste kann³² ein Mitgliedstaat für den Fall, dass festgestellt wird, dass ein Drittland in Bezug auf den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste oder der Selbstabfertigung diskriminierend im Sinne des Absatzes 2a handelt, Maßnahmen zur Abstellung des diskriminierenden Verhaltens des betreffenden Drittlandes ergreifen, darunter die vollständige oder teilweise Aussetzung des Rechts von Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern aus diesem Drittland auf Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste in seinem Hoheitsgebiet.
2. [...]
- 2a. Im Sinne des Absatzes 1 gilt das Verhalten eines Drittlandes als diskriminierend, wenn es

³¹ Es soll ein Erwägungsgrund betreffend die Versicherung der Ausrüstung von Personen mit eingeschränkter Mobilität formuliert werden.

³² IT würde die Formulierung "muss" statt "kann" vorziehen.

- a) Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern eines Mitgliedstaats von Rechts wegen oder tatsächlich keine Behandlung gewährt, die der Behandlung vergleichbar ist, die der Mitgliedstaat den Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern des betreffenden Drittlandes auf seinen Flughäfen gewährt,
 - b) Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern eines Mitgliedstaats von Rechts wegen oder tatsächlich eine ungünstigere Behandlung als seinen eigenen Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern gewährt,
 - c) Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung als Bodenabfertigungsdienstleistern und selbst abfertigenden Flughafennutzern eines Mitgliedstaats gewährt.
- 2b. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle gemäß Absatz 1 getroffenen Maßnahmen.
3. [...]

Kapitel VIII – Berichterstattungs- und Aufsichtspflichten

Artikel 37

Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 1. Juli jedes Jahres das Verzeichnis der Flughäfen mit Beschränkungen in Bezug auf den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14.
2. Soweit angezeigt übermittelt die Genehmigungsbehörde des Mitgliedstaates der Kommission vor dem 1. Juli jedes Jahres das Verzeichnis der gemäß Kapitel IV (Zulassungen) zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer.

Artikel 38

Veröffentlichung von Flughafen-Verzeichnissen

Die Kommission veröffentlicht am Ende jedes Jahres im Amtsblatt der Europäischen Union die folgenden Informationen:

- a) das Verzeichnis der Flughäfen der Union, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 5 Mio. Fluggastbewegungen oder 100 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten;
- b) das Verzeichnis der Flughäfen der Union, die zumindest in den drei vorangegangenen Jahren mehr als 2 Mio. Fluggastbewegungen oder 50 000 t Fracht jährlich zu verzeichnen hatten;
- c) das Verzeichnis der dem gewerblichen Verkehr offenstehenden Flughäfen der Union;
- d) das Verzeichnis der Flughäfen mit Beschränkungen gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 14;
- e) das Verzeichnis der gemäß Kapitel IV (Zulassungen) zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer.

Artikel 39

Bewertung und Berichterstattung

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens fünf Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung einen Bericht über deren Anwendung vor. In dem Bericht werden insbesondere etwaige erhebliche Auswirkungen auf die Qualität der Bodenabfertigungsdienste, Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen behandelt. Der Bericht enthält die folgende Reihe von Indikatoren und Kriterien für eine repräsentative Auswahl von Flughäfen:

- a) durchschnittliche Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf Flughäfen der Union für die 11 Dienstleistungskategorien;
- b) Anzahl der selbst abfertigenden Flughafennutzer auf jedem Flughafen der Union für die 11 Dienstleistungskategorien;
- c) Anzahl der Flughäfen mit Beschränkung der Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister und Umfang der Beschränkung(en);
- d) Anzahl der Unternehmen, die über eine Zulassung eines Mitgliedstaates verfügen und ihrer Geschäftstätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat nachgehen;
- e) gegebenenfalls Stellungnahmen der beteiligten Akteure zu den Zulassungssystemen in den Mitgliedstaaten (Zulassungskriterien, praktische Anwendung, Preis usw.);
- f) Gesamtzahl der in der Union tätigen Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer;
- g) Preise und Managementsysteme für zentrale Infrastruktureinrichtungen auf jedem Flughafen;
- h) Marktanteil des Leitungsorgans des Flughafens am Bodenabfertigungsgeschäft auf jedem Flughafen für die 11 Dienstleistungskategorien;
- i) Marktanteil der Drittabfertigung anbietenden Flughafennutzer auf jedem Flughafen für die 11 Dienstleistungskategorien;
- j) sicherheitsrelevante Unfälle mit Beteiligung von Bodenabfertigungsdiensten;

- k) Stellungnahmen der beteiligten Akteure zur Qualität der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen im Hinblick auf die Kompetenz des Personals, Umweltschutz, Sicherheit und die Koordinierung von Tätigkeiten (kollaborative Entscheidungsfindung, Notfallmaßnahmen, Aus- und Fortbildung, Unterauftragsvergabe);
 - l) Mindeststandards für Bodenabfertigungsunternehmen;
 - m) Aspekte der Aus- und Fortbildung;
 - n) Personaltransfers und deren Auswirkungen auf den Beschäftigtenschutz;
 - o) Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Sektor der Bodenabfertigung.
2. Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Erfassung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht zusammen.
 3. Die Kommission kann gestützt auf diesen Bericht entscheiden, ob eine Überarbeitung dieser Verordnung notwendig ist.

Kapitel IX - Sozialschutz

Artikel 40

Sozialschutz

Unbeschadet der Anwendung dieser Verordnung und vorbehaltlich anderer Bestimmungen des Unionsrechts können die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um den Schutz der Arbeitnehmerrechte zu gewährleisten.

Die Mitgliedstaaten können nationale Maßnahmen zur Wahrung der Arbeitnehmerrechte für den Fall des Transfers des von einem Bodenabfertigungsdienstleister beschäftigten Personals anwenden, sofern diese Maßnahmen mit dem Unionsrecht in Einklang stehen und die Wirksamkeit dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

Kapitel X – Anfechtung von Beschlüssen oder Einzelmaßnahmen

Artikel 41

Rechtsbehelfe

1. Die Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls die Leitungsorgane von Flughäfen tragen dafür Sorge, dass jede Partei mit einem legitimen Interesse ein Beschwerderecht in Bezug auf die Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen hat, die nach Artikel 6 Absatz 2 (Drittabfertigung), Artikel 7 bis 10 (Auswahlverfahren), Artikel 13 (Inselflughäfen), Artikel 25 (Zulassungsverfahren), Artikel 27 (Zugang zur Infrastruktur), Artikel 27a (Zentrale Infrastruktureinrichtungen), Artikel 28 (Bodenabfertigungsentgelte für die Infrastruktur), Artikel 31 (Verhaltensregeln) und Artikel 32 (Mindeststandards) getroffen werden.
2. Eine Beschwerde kann bei einem nationalen Gericht oder einer anderen Behörde, die mit dem Leitungsorgan des betreffenden Flughafens nicht identisch ist und soweit zweckmäßig von dessen Aufsichtsbehörde unabhängig ist, vorgebracht werden. Soweit in dieser Verordnung vorgesehen, ist – unter Einhaltung der nationalen Regeln für gerichtliche Verfahren – die unabhängige Aufsichtsbehörde oder jede andere zuständige Behörde mit der Beschwerde zu befassen.

Kapitel XI – Durchführungsbefugnisse

[Artikel 42 gestrichen]

Artikel 43
Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Kapitel XII – Schlussbestimmungen

Artikel 44
Aufhebung

Die Richtlinie 96/67/EG wird mit Wirkung ab dem Datum, zu dem diese Verordnung anwendbar wird, aufgehoben.

Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf diese Verordnung.

Artikel 45
Übergangsbestimmungen

1. Die Dienstleister, die gemäß Artikel 11 der Richtlinie 96/67/EG vor dem Datum, zu dem diese Verordnung anwendbar wird, ausgewählt wurden, behalten ihre Zulassung zu den in der Richtlinie 96/67/EG festgelegten Bedingungen bis zum Ende des ursprünglich geplanten Auswahlzeitraums.
2. Auf Flughäfen, auf denen gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 96/67/EG nur zwei Dienstleister je Dienstleistungskategorie ausgewählt wurden und auf denen gemäß Artikel 6 Absatz 2 dieser Verordnung mindestens drei Dienstleister ausgewählt werden müssen, wird ein Auswahlverfahren gemäß Artikel 7 bis 10 dieser Verordnung organisiert, so dass der dritte Dienstleister spätestens 18 Monate nach dem Datum, an dem diese Verordnung anwendbar wird, ausgewählt ist und den Dienstleistungsbetrieb aufnehmen kann.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

Artikel 46
Inkrafttreten und Geltung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung gilt ab dem XX.XX.20XX [30 Monate nach dem Datum ihrer Annahme]³³.

³³ AT und DE schlagen einen Übergangszeitraum von fünf Jahren vor.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

VERZEICHNIS DER KATEGORIEN VON BODENABFERTIGUNGSDIENSTEN

1. Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfasst die folgenden Unterkategorien:
 - 1.1. die Vertretung bei und die Verbindungen zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Flughafennutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter;
 - 1.2. die Kontrolle der Verladung, Nachrichtenübermittlung und Telekommunikation;
 - 1.3. die Behandlung, Lagerung und Verwaltung von Ladeeinheiten;
 - 1.4. alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.
2. Die Fluggastabfertigung umfasst jegliche Art von Betreuung – einschließlich jener im Rahmen des einschlägigen EU-Rechts zu den Fluggastrechten – beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlussflügen, einschließlich der Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie der Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.
3. 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. Die Fracht- und Postabfertigung umfasst die folgenden Unterkategorien:

- 4.1. in Bezug auf die Fracht: die Behandlung ankommender und abgehender Fracht, einschließlich bei der Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;
- 4.2. in Bezug auf die Post: die Behandlung der Post beim Eingang und Ausgang, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.
5. Die Vorfelddienste umfassen die folgenden Unterkategorien:
 - 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 luftseitigen Dienste erbringt;
 - 5.4. das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel, Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie das Einladen und Ausladen von Rollstühlen oder sonstigen Mobilitätsgeräten oder Hilfsmitteln von Personen mit eingeschränkter Mobilität;
 - 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. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen die folgenden Unterkategorien:

6.1. die Innen- und Außenreinigung des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice;

6.2.1. die Kühlung und Beheizung der Kabine;

6.2.2. die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug und das Enteisen des Flugzeugs;

6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung.

7. Die Betankungsdienste umfassen die folgenden Unterkategorien:

7.1. die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Treibstofflagerung, auch wenn diese neben dem Flughafen erfolgt, sowie Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen;

7.2. das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.

8. Die Stationswartungsdienste umfassen die folgenden Unterkategorien:

8.1. die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug;

8.2. spezielle, vom Flughafenutzer geforderte Tätigkeiten;

8.3. das Vorhalten und die Verwaltung des Wartungsmaterials und der Ersatzteile³⁴;

8.4. das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.

9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen die folgenden Unterkategorien:

³⁴ Es soll ein Erwägungsgrund betreffend das Verhältnis zwischen dieser Verordnung und den EASA-Zertifizierungsvorschriften aufgenommen werden.

- 9.1. die Vorbereitung des Fluges am Abflughafen oder anderenorts;
 - 9.2. die Hilfe während des Flugs, unter anderem bei einer während des Flugs gegebenenfalls erforderlichen Änderung des Flugablaufs;
 - 9.3. die Dienste nach dem Flug;
 - 9.4. allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.
10. Die Transportdienste am Boden umfassen folgende Unterkategorien:
- 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 Flughafenutzer verlangten Beförderungsdienste.
11. Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen die folgenden Unterkategorien:
- 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.
-

KOORDINIERUNG DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

(nach Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe b)

Folgende Flughäfen müssen über ein CDM verfügen:

- Bis zum XXX (Beginn der Anwendung): alle Flughäfen, die im Jahr vor diesem Termin mehr als 45 Millionen Fluggäste zu verzeichnen hatten³⁵;
- bis zum XXX (5 Jahre nach dem Beginn der Anwendung): alle Flughäfen, die im Jahr vor diesem Termin mehr als 30 Millionen Fluggäste zu verzeichnen hatten³⁶;
- bis zum XXX (8 Jahre nach dem Beginn der Anwendung): alle Flughäfen, die im Jahr vor diesem Termin mehr als 20 Millionen Fluggäste zu verzeichnen hatten.

³⁵ Zur Information: Die Flughäfen Heathrow, Paris CDG, Frankfurt, Madrid und Amsterdam würden unter diese Bestimmung fallen.

³⁶ Zur Information: Die Flughäfen Heathrow, Paris CDG, Frankfurt, Madrid, Amsterdam, Fiumicino, London Gatwick und München würden unter diese Bestimmung fallen.