

Kommission stellt Flughafen-Paket vor – heftige Kritik von Seiten der öffentlichen Wirtschaft

Die Europäische Kommission hat am 1. Dezember 2011 ihr [Airport-Package](#) vorgestellt. Es besteht aus einer allgemeinen [Strategie](#) und aus drei Legislativvorschlägen über a) [Zeitnischen](#), b) [Bodenabfertigung](#) und c) [Lärm](#). Der VÖWVG hat die vorgeschlagene Verordnung über Bodenabfertigung aus Sicht der öffentlichen Wirtschaft analysiert. Die Legislativmaßnahme lässt sehr wenig Zeitraum für ihre Umsetzung (18 Monate nach In-Kraft-Treten). Grundsätzlich möchte die Kommission den Markt für Bodenabfertigungsdienste weiter liberalisieren und so mehr Wettbewerb erreichen. KritikerInnen warnen jedoch vor Sozial- und Lohndumping bzw. vor Arbeitsplatzverlusten von Flughafenbeschäftigten (ca. 60 000 Personen in Europa allein im Bereich Bodenabfertigung). Zudem seien Sicherheit und Qualitätsstandards an europäischen Flughäfen in Gefahr. Flughäfen müssen selbst entscheiden können, wie sie die Dienstleistungen am Flughafen gestalten und erbringen möchten.

Der VÖWVG hält eine Reihe von Detailbestimmungen der Verordnung für problematisch: So sollen ab fünf Mio. Passagieren oder 100.000 Tonnen Fracht nicht weniger als drei **Bodenverkehrsdienste-Anbieter** vorgeschrieben werden (Artikel 6). Der VÖWVG wird jedenfalls versuchen, eine Erhöhung der De-minimis-Schwellenwerte zu erreichen. Ebenso gelten folgende Punkte als umstritten: 1) **Ausgliederung**: Verpflichtung zur rechtlichen Trennung der Bodenverkehrsdienste-Tätigkeiten der Flughafengesellschaften ab zwei Mio. Passagieren bzw. 50.000 Tonnen Fracht (Artikel 29), 2) Einführung eines zweistufigen **Ausschreibungsverfahrens** (Artikel 7,8,9), 3) Freigabe der **Selbstabfertigung** (Artikel 5) sowie des **Subcontracting** (Unterauftragsvergabe) für Dienstleister (Artikel 35), 4) Einführung von Nutzerausschüssen und 5) zahllose **Informationspflichten** der Mitgliedstaaten sowie der Flughäfen gegenüber der Kommission (Artikel 37,38).

6) Soziales: EU-Mitgliedstaaten können, müssen aber keine Regelungen für die Übernahme von Personal bei einem Dienstleisterwechsel vorgeben (Artikel 12). Der Verband kämpft jedoch für qualitätsvolle Beschäftigungsverhältnisse und die Einhaltung von Sozialkriterien (Artikel 40). Das Europäische Sozialmodell darf nicht konterkariert werden. Auch die geplante Einführung von (bislang nicht definierten) Mindestqualifikationen für Beschäftigte (Artikel 20) öffnet Lohn- und Sozialdumping Tür und Tor. In Sachen Aus- und Fortbildung (Artikel 34) sind die Standards der Mitgliedstaaten einzuhalten. Diese fallen nicht in die Kompetenz der Europäischen Kommission.

Weitere Vorgangsweise: Im Rahmen des [Ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens](#) sind nun das Europäische Parlament ([EP](#)) und der Rat am Zug. Am 19. Dezember 2011 werden die KoordinatorInnen des Verkehrsausschusses des EP die Fraktionen für die drei Berichte (Ground-Handling, Slots, Noise) festlegen. Diese ernennen danach jeweils BerichterstatterInnen.

Hintergrund: Mit der Verabschiedung der Richtlinie [96/67/EG](#) hatte die EU den Grundstein für einen liberalisierten Bodenverkehrsdienste-Markt gelegt. Die damaligen Ziele: Preisreduktion, Schaffung von mehr Wettbewerb, Zulassung von mehr Anbietern, Hebung der Qualitätsniveaus.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Herzlichst,

Ihr [VÖWVG](#)-Team

Rückfragehinweis: elisabeth.hirt@voewg.at