

Stellungnahme betreffend das Diskussionspapier der Kommission über Bodenabfertigung

(18. April 1994)

Aus den Gesprächen über das von der Kommission vorgelegte Diskussionspapier werden folgende Argumente und Positionen deutlich:

a) Die Vertreter der AEA machen geltend, daß die Flughäfen als Handelsgesellschaften zu betrachten seien, die keinerlei Grund hätten, ein Monopol aufrechtzuerhalten, das zu einer Verzerrung des freien Spiels der Wettbewerbskräfte führen könne.

In ihrer Argumentation stützen sie sich auf die Ergebnisse einer in der Zeitschrift *Business Airlines* veröffentlichten Studie, die die in verschiedenen Flughäfen anfallenden tatsächlichen Kosten miteinander vergleicht.

Der Vergleich ergebe beträchtliche Unterschiede, die Wettbewerbsverzerrungen nach sich zögen.

Daher befürworten die Luftfahrtunternehmen eine rechtliche Trennung zwischen den Tätigkeiten des Abfertigers und des Dienstleistungserbringers sowie eine weite Öffnung der Dienstleistungen für den Wettbewerb.

Die Luftfahrtunternehmen verlangen jedoch keine völlige Liberalisierung und sind der Ansicht, daß die in dem Diskussionspapier formulierten Vorschläge über den Bedarf der Industrie hinausgehen.

b) Folgende Argumente werden von den übrigen vertretenen Parteien vorgebracht:

Es bestehe bereits ein Wettbewerb zwischen den Flughäfen. Dies liege vor allem an der räumlichen Nähe der Flughäfen zueinander und an dem Wettbewerb zwischen dem

Luftverkehr und den übrigen Verkehrsarten (Hochgeschwindigkeitszüge).

Bei den Monopolen, die in einigen Flughäfen Probleme verursachten, handele es sich um Sonderfälle (dies könne anhand einer Studie über die Kostenunterschiede gezeigt werden), die eher punktuell zu regeln seien als durch die Einführung einer allgemeinen Liberalisierung, die mehr Nach- als Vorteile mit sich bringe.

Mit einer Öffnung für den Wettbewerb seien außerdem mehrere Risiken verbunden:

- einerseits technische und wirtschaftliche Risiken, wie ein Nachlassen der Qualität von Leistungen aufgrund des Kostenwettbewerbs und die Gründung von Tochterfirmen;
- andererseits Risiken sozialer Art, denn die mit der bereits durchgeführten Liberalisierung des Luftverkehrs gemachten Erfahrungen deuteten keineswegs auf eine zwangsläufige Erhöhung der Zahl der Arbeitsplätze hin, sondern vielmehr auf deren Verlagerung, ja sogar ihren Abbau.

Schließlich berge die Liberalisierung nicht nur die Gefahr in sich, daß sich die Arbeitsbedingungen verschlechterten, sondern auch, daß der Ausbildungs- und Qualifikationsstand des Personals in Frage gestellt werde.

Aus diesem Grund scheinen sich die Vertreter der Flughäfen, der ACE und der Gewerkschaften auf folgende alternativen Vorschläge zu einigen:

- Es darf keine vollständige Trennung geben, sondern nur eine Trennung der Funktionen und der Rechnungsführungen, damit die Transparenz der Kosten und Preise verbessert wird.
- Die Öffnung des Dienstleistungsmarktes für den Wettbewerb kann ins Auge gefaßt werden, allerdings nur ab einer Mindestverkehrsschwelle und wenn gewährleistet ist, daß die Luftfahrtunternehmen nicht zur Selbsthilfe greifen.
- Die Öffnung für den Wettbewerb muß einhergehen mit der Einführung eines Lastenhefts, das auch soziale Gesichtspunkte enthält und die Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sicherstellt.
- Die Öffnung muß progressiv erfolgen.

Nichtsdestoweniger weisen die Vertreter der Gewerkschaften darauf hin, daß ihre prinzi-

piellen Einwände gegen das von der Kommission in ihrem Diskussionspapier dargelegte Vorgehen nicht ausgeräumt seien und stellen klar, daß sie eine Neuordnung der derzeitigen Situation lieber sähen als die Einführung einer Liberalisierung.

Abschließend verlangen die Teilnehmer paritätisch und einstimmig die Anwendung der spezifischen Anhörungsverfahren gemäß Artikel 3 des Abkommens über die Sozialpolitik. Ihrer Ansicht nach spiegelt der Bericht über diese Sitzung die Position der Parteien zum Abschluß der ersten Phase der Anhörung über die mögliche Ausrichtung einer Gemeinschaftsaktion wider, die im Diskussionspapier der Kommission dargelegt ist. Die Teilnehmer möchten auch weiterhin im Rahmen der zweiten Phase angehört werden zum Inhalt des von der Kommission ins Auge gefaßten Vorschlags, bevor dieser vom Kollegium der Kommissare angenommen wird.

