

(Deutsche Fassung)

Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-002076/19
an die Kommission
Lukas Mandl (PPE)
(18. April 2019)

Betrifft: „Pay-to-fly“-Verträge und atypische Beschäftigungsverhältnisse im Flugverkehr

Für die Erteilung einer Fluglizenz für Verkehrspiloten/-innen wird neben der theoretischen Ausbildung auch der Nachweis von umfangreicher praktischer Flugerfahrung verlangt. So müssen junge Piloten/-innen eine Gesamtflugzeit von 1 500 Stunden nachweisen, davon 500 Stunden mit Verkehrsflugzeugen. Einige Fluggesellschaften, insbesondere im Niedrig-Preis-Bereich, nützen diesen Umstand aus und weigern sich, den Piloten/-innen angemessene Gehälter für ihre erbrachte Arbeit zu zahlen, und verlangen zudem sogar noch eine Gebühr für die Ableistung der notwendigen Flugzeiten (sogenannte „Pay-to-fly“-Verträge). Allgemein sind atypische Beschäftigungsverhältnisse bei Billigfluggesellschaften eine gängige Praxis; dies betrifft auch Berufe wie Flugbegleiter/-innen, Bodenpersonal usw.

Inwiefern sind „Pay-to-fly“-Verträge sowie atypische Beschäftigungsverhältnisse im Flugverkehr nach Ansicht der Kommission mit den Grundsätzen des Arbeitsrechts vereinbar?

Welche Maßnahmen wurden seitens der Kommission bisher ergriffen, um diese Praxis, durch die die im Flugverkehr beschäftigten Personen stark benachteiligt werden, zu verhindern und Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten anderer Fluggesellschaften, die ihre Beschäftigten gerecht entlohnen, zu unterbinden?

Sieht die Kommission in „Pay-to-fly“-Verträgen ein Risiko für die Flugsicherheit, da Piloten/-innen über die Maßen und ohne den nötigen arbeitsrechtlichen Schutz arbeiten müssen?

Antwort von Marianne Thyssen im Namen der Europäischen Kommission
(5. Juli 2019)

Wie vom Herrn Abgeordneten beschrieben, erfordert es umfangreiche praktische Flugerfahrung, um eine Lizenz für den Luftverkehr zu erhalten.

Die Kommission hat Informationen zu den Verfahren bei der Pilotenausbildung, einschließlich des „Pay-to-fly“-Systems, eingeholt ⁽¹⁾ und im März 2019 einen Bericht über die Beibehaltung und Förderung hoher Sozialstandards in der Luftfahrt veröffentlicht. ⁽²⁾ Der Kommission sind keine Umgehungen nationaler Rechtsvorschriften zur Anwendung des gemeinschaftlichen Besitzstands im Arbeitsrecht aufgrund von „Pay-to-fly“-Systemen bekannt.

Die Behörden der Mitgliedstaaten sind dafür verantwortlich zu beurteilen, ob Piloten, die dafür bezahlen, die zur Zulassung als Pilot für gewerbliche Passagierflüge benötigte Flugerfahrung zu sammeln, als Arbeitnehmer gelten und damit durch das nationale und EU-Arbeitsrecht geschützt sein sollten.

Die Kommission unterstützt eine engere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten beim Umgang mit Fällen des Missbrauchs von EU-Vorschriften, unter anderem durch die Einschaltung der Europäischen Arbeitsbehörden in Angelegenheiten, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen.

Derzeit wird eine Arbeitsgruppe der Kommission zusammengestellt, der auch Experten aus Luftfahrt- und Arbeitsbehörden angehören, um über die Durchsetzung des Arbeitsrechts in der Luftfahrt zu beraten. Bei einem Seminar der Europäischen Plattform zur Bekämpfung nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit sollen im weiteren Verlauf des Jahres 2019 Ansätze zu atypischen Verfahren im Luftfahrtsektor untersucht werden.

Die europäischen Flugsicherheitsvorschriften gelten in gleicher Weise für das Luftfahrtpersonal, unabhängig von dessen vertraglichem Verhältnis zum Luftfahrtunternehmen. Der Kommission liegen keine Beweise dafür vor, dass „Pay-to-fly“-Systeme ein Risiko für die Flugsicherheit darstellen.

⁽¹⁾ Studie über die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen des fliegenden Personals im EU-Luftverkehrsbinnenmarkt („Ricardo-Studie“), <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/97abb7bb-54f3-11e9-a8ed-01aa75ed71a1>

⁽²⁾ Report Aviation Strategy for Europe: Maintaining and promoting high social standards COM(2019) 120 final.