



---

*Foglalkoztatási és Szociális Bizottság*

---

**2016/2062(INI)**

14.10.2016

# VÉLEMÉNY

a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság részéről

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az európai légi közlekedési stratégiáról  
(2016/2062(INI))

A vélemény előadója: Ole Christensen

(\*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

PA\_NonLeg

## JAVASLATOK

A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele az alábbi módosításokat:

- A. mivel az Unióban 4,7 millió munkahelyet hoznak létre közvetlenül (1,9 millió) vagy közvetve (2,8 millió) a légi közlekedés, a repülőterek és a gyártó ipar<sup>1</sup>; mivel a globális gazdaságban 917 000 további munkahely függ az európai légi közlekedési iparától; mivel annak ellenére, hogy a légi közlekedési piac 2000 és 2013 között az Unióban virágzott és az utasforgalom 47%-kal nőtt, a légi közlekedésben a munkahelyek száma nem változott, illetve egyes alágazatokban még csökkent is;
- B. mivel az Unióban a légi közlekedési ágazat jogellenes állami támogatások és a nemzetközi munkaügyi normák be nem tartása formájában erős és tisztességtelen versennyel néz szembe harmadik országokban székhellyel rendelkező fuvarozók részéről; mivel ez a tisztességtelen verseny az európai fuvarozókat nyomás alá helyezi és ezzel európai munkahelyek megszűnéséhez vezet; mivel az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében tiszteletben kell tartani a nemzetközi munkaügyi normákat és az egészséges versenyt biztosító elveket;
- C. mivel új üzleti és foglalkoztatási modellek alakultak ki az egyre nagyobb mértékű nemzetközivé válás, liberalizáció és globális verseny következtében;
- D. mivel az Eurocontrol szerint a légi forgalom Európában 2035-ben várhatóan 50%-kal lesz nagyobb, mint 2012-ben;
- E. mivel az ILO közelmúltbeli megállapításai arra utalnak, hogy a légi közlekedési ágazatban romlottak a munkafeltételek; mivel a szerződések nagyobb diverzifikációja a nagyobb rugalmasság eszköze lehet, azonban vissza is lehet vele élni a társadalombiztosítási járulékok fizetésének elkerülése szempontjából legkedvezőbb szabályok kiválasztása érdekében; mivel bizonyos esetekben az atipikus foglalkoztatás negatív hatással lehet a szociális és a munkavállalói jogokra, a biztonságra, a versenyre, a bérekre, továbbá az egészségügyi, a biztonsági és a minőségi normákra; mivel egyes légitársaságok a kadétok számára rendkívül rossz feltételek mellett kínálnak állást, vagy egyenesen olyan konstrukciókat alkalmaznak, amelyekben ténylegesen a pilóta fizet a légitársaságnak azért, hogy – bevételt termelő járatokon – a repülőgépet vezethesse („pay-to-fly” rendszerek);
- F. mivel egyes légterekben a késések 94%-át a körzeti légiirányító központok kapacitáshiánya okozza;
- G. mivel a Genti Egyetem egy tanulmánya szerint a felmérésben részt vevő pilóták több mint egy hatoda<sup>1</sup> atipikus foglalkoztatási feltételek mellett; vagyis munkaerő-kölcsönzés keretében, önfoglalkoztatóként, vagy nulla órás szerződések alapján dolgozott, garantált bérminimum nélkül; mivel az atipikus foglalkoztatási formákat a fapados légitársaságok

---

<sup>1</sup> Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke és J. De Coninck, „Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector” („Atipikus foglalkoztatási formák a légi közlekedési ágazatban”), Európai szociális párbeszéd, Európai Bizottság, 2015.

alkalmazzák messze a legnagyobb mértékben;

- H. mivel a légi közlekedés mobil és transznacionális jellege miatt nehéz felismerni a szociális visszaéléseket és a munkaügyi normák megkerülését, és azzal jár, hogy lehetetlen kizárólag nemzeti szinten leküzdeni a problémákat;
- I. mivel az európai szociális partnerek az uniós „olcsó lobogók” légi közlekedésben történő használata elleni közös nyilatkozatukban felszólították az uniós jogalkotókat, hogy sürgősen lépjenek fel a légi közlekedésben az uniós olcsó lobogók kialakulásának, illetve az Unión kívüli olcsó lobogók ágazatba való behozatalának megakadályozása érdekében;
1. üdvözli a Bizottság „Európai légi közlekedési stratégia” című közleményét; hangsúlyozza, hogy több erőfeszítésre van szükség a szociális menetrend megerősítése és a légi közlekedésben a színvonalas munkahelyek megteremtése és megtartása, valamint az európai légi közlekedési ágazat versenyképességének javítása érdekében; úgy véli, hogy létfontosságú az ágazatban az egyenlő versenyfeltételek biztosítása; bátorítja a Bizottságot, hogy tegyen konkrét kezdeményezéseket a tisztességtelen verseny megakadályozása és a munkavállalók jogainak védelme érdekében;
  2. rámutat arra, hogy a munkafeltételek és a szociális védelem tekintetében jelentős különbségek vannak a tagállamok között, és hogy a vállalkozások a szabad letelepedést a költségek csökkentésére használják fel; felhívja a tagállamokat, hogy vessenek véget ennek a káros versenynek;
  3. hangsúlyozza az erős és független szociális partnerek, a minden szintre kiterjedő rendszeres, intézményesített szociális párbeszéd és a munkavállalók vállalati ügyekben való részvétele és képviselete fontosságát a légi közlekedési ágazatban; ragaszkodik ahhoz, hogy a légi közlekedési ágazatot érintő minden uniós kezdeményezést megfelelő konzultációs folyamat és megerősített szociális párbeszéd előzzön meg;
  4. hangsúlyozza, hogy a szakszervezet alapításának és az ahhoz való csatlakozásnak a joga, valamint a kollektív fellépés joga olyan alapvető jogok, amelyeket az Európai Unió Alapjogi Chartájának 12. cikkében foglaltak szerint tiszteletben kell tartani; elutasít minden olyan kísérletet, amely veszélyezteti a légi közlekedési ágazatban a sztrájkhoz való jogot;
  5. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy folyamatosan és szorosan kísérjék figyelemmel az európai polgári légi közlekedési ágazatban a foglalkoztatási trendeket, és szükség esetén szabályozzák az új üzleti és foglalkoztatási modelleket; úgy véli, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) a repülésbiztonság garantálása érdekében ellenőrizhetné az új üzleti és foglalkoztatási modelleket; ragaszkodik ahhoz, hogy az EASA e feladatba bevonja a szociális partnereket is;
  6. hangsúlyozza, hogy a légi közlekedésben a színlelt önfoglalkoztatás jelentős negatív következményekkel jár a repülésbiztonságra, a munkavállalók szociális védelmére és a tisztességes piaci versenyre nézve; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák erőfeszítéseiket a légi közlekedési ágazatban a színlelt önfoglalkoztatás leküzdése érdekében; bátorítja a tagállamokat, hogy a szociális partnerekkel együttműködve adott esetben határolják el egyértelműen a munkavállalókat az önfoglalkoztatóktól;

7. üdvözli a szociális partnerek arra irányuló törekvéseit, hogy megállapodásra jussanak az európai légi közlekedési ágazatban foglalkoztatottak munkafeltételeiről és szociális jogairól; arra ösztönzi őket, hogy kössenek kollektív megállapodásokat a légi közlekedési ágazat minden egyes területén, a nemzeti jogszabályoknak és gyakorlatoknak megfelelően, mivel ezek hatékony eszközök a szociális, a munkára vonatkozó és a foglalkoztatási normákat érintő negatív verseny elleni küzdelemben, valamint az összes munkavállaló tisztességes díjazásának biztosításában;
8. hangsúlyozza, hogy nincs szükség az uniós repülőtereken a földi kiszolgálás további liberalizációjára; hangsúlyozza, hogy a földi kiszolgálási ágazatban jobb munkakörülményeket, magasabb szintű képzettséget, biztonságot és magasabb színvonalú szolgáltatásokat kell biztosítani; felhív a „gazdasági egység” fogalmának tisztázására a 2001/23/EK irányelvből származó előnyöknek a földi kiszolgáló személyzetre való kiterjesztése érdekében pályázati felhívások vagy a tevékenység részleges megszűnése esetén;
9. felhívja a figyelmet a légi közlekedési ágazatban a tisztességtelen verseny számos példájára; emlékeztet arra, hogy a tisztességtelen verseny hozzájárulhat a munkafeltételek romlásához; felhívja az illetékes hatóságokat, hogy megfelelően szankcionáljanak minden ilyen visszaélést;
10. úgy véli, hogy a fiatal pilóták és a személyzet fiatal tagjai esetében különösen gyakori bizonytalan munkafeltételek biztonsági kockázatot jelentenek; kitarthat emellett, hogy a légi közlekedésben a közvetlen foglalkoztatásnak kell a standard foglalkoztatási formának maradnia; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat a tisztességes munka- és foglalkoztatási feltételek garantálására;
11. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy terjesszenek elő javaslatokat arról, hogy hogyan akadályozható meg a légi közlekedési ágazatban a közvetett foglalkoztatás nem rendeltetésszerű alkalmazása uniós és a nemzeti adózási és társadalombiztosítási szabályok megkerülésére;
12. megjegyzi, hogy az Európai Unióban működő valamennyi légitársaságnak teljes mértékben be kell tartania az uniós és a tagállami szociális és foglalkoztatási követelményeket;
13. felhívja a Bizottságot a személyzet és különösen a pilóták számára olyan munkakörülmények biztosítására, amelyek megakadályozzák, hogy a túlzott fáradtság a biztonsági követelményeket veszélyeztesse;
14. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az európai légi közlekedési ágazatban a tisztességes munka- és foglalkoztatási feltételek garantálása érdekében saját hatásköreik keretein belül terjesszenek elő jogalkotási javaslatokat az „olcsó lobogók” használatának, a legkedvezőbb szabályok kiválasztásának („rule shopping”) és a tisztességtelen versenynek a megakadályozására – többek között a nulla órás szerződések és a „pay-to-fly” rendszerek tekintetében is;
15. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gondoskodjanak a munkajog, a szociális jogszabályok és a kollektív megállapodások alkalmazásáról és érvényesítéséről a valamely adott tagállamban működő légitársaságokra vonatkozóan;

16. felhívja a Bizottságot a 1008/2008/EK rendelet megfelelő alkalmazásának biztosítására és annak értékelésére, hogy szükség van-e e rendelet felülvizsgálatára „a központi ügyvezetés helye” kritériumainak javítása érdekében;
17. felhív a „bázishely” kritériumának tisztázására és következetes alkalmazására annak biztosítása érdekében, hogy az meghatározza az alkalmazandó szociális, foglalkoztatási és adózási jogszabályokat az uniós üzembentartási engedéllyel (AOC) rendelkező légitársaságok valamennyi légi jármű-üzemeltetési tevékenységére vonatkozóan, a belső piaci és a nemzetközi műveletekre vonatkozóan is; úgy véli, hogy egyetlen munkavállaló sem lehet kétségben afelől, hogy rá mely munkajogi szabályok alkalmazandók, vagy hogy hol jogosult társadalombiztosításra; felhívja a figyelmet ebben az összefüggésben a légi közlekedési ágazat rendkívül mobilis munkavállalóinak különleges helyzetére, és felszólít a szociális biztonsági rendszerek Unión belüli jobb koordinációjára;
18. követeli, hogy harmadik országbeli légi személyzet csak az EU/EASA engedélyezési követelmények teljes betartása mellett működtethessen az EU-ban lajstromozott repülőgépet; hangsúlyozza, hogy a tisztességes munkafeltételek biztosítása és a biztonság magas szintjének garantálása érdekében meg kell akadályozni és le kell küzdeni a szociális dömpinget és a munkavállalók kizsákmányolásának minden formáját, vagy harmadik országból származó személyzet EU-ban lajstromozott légi járművön való jogellenes alkalmazását; felhívja a Bizottságot ebben az összefüggésben, hogy terjessze ki az összevont engedélyről szóló (2011/98/EU irányelv) alkalmazását a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott mobilis munkavállalókra; emlékeztet arra, hogy a harmadik országból származó személyzetet a munkajogi védelem és a munkafeltételek tekintetében az uniós illetőségű munkavállalókéval azonos jogok illetik meg;
19. kitarthat, amellyel, hogy az EU külső légi közlekedési politikája területén kötött minden megállapodásnak ki kell terjednie az emberi jogok és a vonatkozó ILO-egyezmények tiszteletben tartására, valamint a hatékony végrehajtási eszközökre, ideértve a leszállási jogok megtagadását vagy visszavonását; felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy a harmadik országokkal folytatott tárgyalások ne vezessenek olyan légi közlekedési megállapodásokhoz, amelyek veszélyeztetik a munkavállalók védelmét vagy az európai szociális normákat;
20. hangsúlyozza, hogy a légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló rendelet végrehajtása során elengedhetetlen a személyzet fáradtságával vagy a pilótafülke rossz levegőminőségével kapcsolatos incidensek rendszeres jelentése a személyzetre vonatkozó egészségügyi normák, valamint a repülő személyzet és az utasok biztonságának javítása érdekében;
21. megismétli, hogy bármely légi közlekedési megállapodásban szerepelnie kell az Európai Szociális Chartában és az EU Alapjogi Chartájában rögzített emberi jogok és alapvető szabadságok tiszteletben tartása követelményének;
22. sajnálja, hogy az uniós repülőterekről, illetve az uniós repülőterekre repülő harmadik országbeli légitársaságokra vonatkozó követelmények nem kényszeríthetők ki vagy ilyenek nem is léteznek; kitarthat, amellyel, hogy a harmadik országbeli légitársaságoknak a pl. a közvetlen és közvetett állami támogatások, szubvenciók vagy a munkavállalók kizsákmányolása következtében tisztességtelen versenyét hatékonyan kezelni kell, és hogy alaposan értékelni és szükség esetén frissíteni kell a tisztességtelen verseny leküzdésére

szolgáltató meglévő eszközöket; határozottan úgy véli, hogy mindaddig, amíg a harmadik országokkal kötött légi közlekedési megállapodások nem tartalmazzák a tisztességes versenyre és ezen belül többek között a munkavállalók jogainak tiszteletére vonatkozó rendelkezéseket, korlátozni kellene az Unióban való működéshez való jogukat;

23. felhívja a tagállamokat, hogy fektessenek be az egész életen át tartó tanulásba és képzésbe a légi közlekedési értéklánc minden részén, mivel az európai légi közlekedés sikere nagyban függ a képzett munkavállalóktól és az innovációtól; felismeri, hogy kezelni kell a szakképzett munkaerő hiányával kapcsolatosan minden esetlegesen felmerülő hiányosságot; hangsúlyozza az oktatási intézmények, a kutatóközpontok és a szociális partnerek közötti partnerségek fontosságát a képzési programok naprakésszé tételében és annak biztosításában, hogy ezek tükrözzék a munkaerőpiaci szükségleteket; javasolja, hogy az oktatási programokba foglaljanak bele elméleti és gyakorlati elemeket és szakmai gyakorlatot is, és hogy fordítsanak különös figyelmet a legújabb technológiai fejleményekre, például a drónokra;
24. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy biztosítsák a légi közlekedési ágazatban a kutatás és fejlesztés területén a megfelelő állami és magánberuházásokat; kiemeli ebben az összefüggésben a gyártás és a szolgáltatásnyújtás fontosságát a légi közlekedési értékláncban, a foglalkoztatásban és a növekedésben betöltött fontos szerepükre tekintettel; határozottan úgy véli, hogy szerepükkel a légi közlekedési stratégiában többet kell foglalkozni;
25. hangsúlyozza, hogy az európai légi jármű-vezetői engedélynek magas szintű biztonságot és védelmet kell garantálnia, mivel ez a teljes személyzet és minden utas javát is szolgálja; megállapítja, hogy az európai légi jármű-vezetői engedéllyel nem rendelkező pilóták felvétele a pilóták fizetésének általános csökkenéséhez vezethet;
26. úgy véli, hogy a repülési képzési intézményeknek az EASA Virtuális Akadémiájának égisze alatt működő hálózata elősegítené közös képzési és biztonsági normák meghatározását;
27. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a fokozott biztonság és védelem érdekében hozzanak létre egy tanúsítási rendszert a légi utas-kísérő személyzet számára képzést nyújtó oktatási központok számára;
28. ajánlja közös normák kidolgozását a repülésbiztonsági ellenőrök szakmai ismereteire vonatkozóan;
29. emlékezteti a Bizottságot, hogy az egységes európai égbolt liberalizációs folyamatot és különösen a légi navigációs szolgáltatók teljesítményrendszerét nem szabad a magasan képzett operatív személyzet munkafeltételeinek kárára vagy úgy megvalósítani, hogy az az új technológiákra az új személyzet képzésére fordított beruházások csökkenéséhez vezessen; bátorítja a Bizottságot annak megvizsgálására, hogy az ilyen fejleményeket hogyan lehet elkerülni, mivel ezek nem állnának egy jobb, hatékonyabb és produktívabb európai légi forgalmi szolgáltatás céljának szolgálatában;
30. felhívja a tagállamokat, hogy a légi közlekedési ágazatban biztosítsanak tisztességes munkafeltételeket valamennyi munkavállaló számára, beleértve a munkahelyi egészségvédelmet és biztonságot, függetlenül az őket alkalmazó vállalkozás méretétől és

típusától, a foglalkoztatás helyétől vagy az annak alapjául szolgáló szerződéstől; hangsúlyozza, hogy ez magában foglalja a repülőtereken a finomporterheléssel szembeni védelmet is; hangsúlyozza, hogy a légi közlekedési ágazatban átlátható munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági szabályokra van szükség, amelyek minden uniós üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi járművet rendszeres felügyeletnek rendelnek alá a nemzeti hatáskörök tiszteletben tartása mellett;

31. hangsúlyozza, hogy rendszeresen ellenőrizni kell a légi személyzet fizikai és pszichikai jóllétét munkahelyi egészségvédelmi és biztonságuk érdekében; hangsúlyozza a légi személyzet pihenőidejének fontosságát abban, hogy munkaidejük alatt biztosított legyen a lehető legmagasabb szintű biztonság és védelem;
32. kitarthatja, hogy a légi közlekedésben foglalkoztatott mobil munkavállalók munkaszerződéseire alkalmazandó jog és az ezek tekintetében illetékes bíróság kérdésével kapcsolatban a további pontosítás szükségességét e munkavállalók képviselőivel szorosan együttműködve kell értékelni;
33. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy akadályozzák meg a szociális visszaéléseket és a munkaügyi normák megkerülését azáltal, hogy garantálják az információt szolgáltató személyek védelmét, elősegítik a nyílt jelentéstételt és fokozzák a tagállami munkaügyi felügyelőségek közötti együttműködést;
34. felhívja az illetékes hatóságokat, hogy javítsák a körzeti irányító központok helyzetét, többek között a személyzet létszámának növelése és a munkafeltételek javítása által a légi forgalom várható növekedésének kezelése és annak érdekében, hogy csökkenjen a késések száma és az uniós légtér zsúfoltsága;
35. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gondoskodjanak a légi közlekedési ágazatra vonatkozó meglévő jogszabályok jobb végrehajtásáról és érvényesítéséről.



## A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ZÁRÓSZAVAZÁSÁNAK EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	12.10.2016
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 46 -: 6 0: 0
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok</b>	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk, (2) bekezdés)</b>	Raymond Finch