

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.181.623

. Mai 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger und FreundInnen haben am 13. März 2020 unter der **Nr. 1274/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Absicherung der Arbeitsplätze bei Austrian Airlines (AUA) als der größten in Österreich niedergelassenen Fluggesellschaft gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bei Genehmigung der Flughafenentgeltordnung den Schutz der hochwertigen Arbeitsplätze, der in Österreich beheimateten Fluglinien, berücksichtigt? Wenn ja, nennen Sie die jeweiligen Bestimmungen unter Angabe der Schutzmaßnahmen und Wirkung in Zahlen seit 2016?*

Die Bundesministerin hat gemäß § 9 des Flughafenentgeltgesetzes die Flughafenentgeltregelung auf Antrag des Flughafenleitungsorgans zu genehmigen, wenn sie den in § 8 genannten Anforderungen entspricht und das Konsultationsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Zuletzt wurden die Entgeltordnungen mit Wirksamkeit ab 01.01.2020 für die Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz und Klagenfurt für ein Jahr genehmigt.

Der Schutz hochwertiger Arbeitsplätze ist im Flughafenentgeltgesetz nicht angesprochen. Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit für das Flughafenleitungsorgan, die Aufnahme diesbezüglicher Kriterien dem Nutzausschuss vorzuschlagen und der Bundesministerin zur Genehmigung vorzulegen. Dabei sind die oben genannten Anforderungen zu beachten, dies umfasst insbesondere auch das Diskriminierungsverbot gem. § 4 des Flughafenentgeltgesetzes. Dieses „steht einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes, jedoch nicht entgegen. Die für diese Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein.“

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Wird die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen wie Arbeits- und Sozialrecht, ArbeitnehmerInnenschutz und Finanzrecht kontrolliert?
Wenn ja: Welche Fluggesellschaften wurden 2019 kontrolliert? Wann haben welche Kontrollen stattgefunden?
Welche Maßnahmen wurden in Folge ergriffen?*
- *Ist ein Ausbau der Kontrollinstanzen (insbesondere Sozialversicherung, Arbeitsinspektorat, Finanzamt, Austro Control) geplant, um die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten?
Wenn ja: Um welche Anzahl wird der Personalstand und in welchen Bereichen aufgestockt?*

Für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen in den genannten Bereichen sind in erster Linie das BMSGPK, das BMAFJ und das BMF zuständig.

Das BMK verweist jedoch auf die jährlichen Sitzungen zum Thema Sozialer Dialog in der Luftfahrt, der zum Ziel hat, Behörden und andere Stakeholder im Luftfahrtbereich zu vernetzen, um mögliche Lücken bei der Kontrolle arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften zu schließen. Zusätzlich gibt es seit 2019 auch eine Expert_innenarbeitsgruppe auf EU-Ebene mit Vertreter_innen der MS jeweils aus den Bereichen Arbeit und Verkehr. Diese bereitet derzeit Papiere zu den Themen Selbständigkeit sowie anwendbares Recht vor.

In Bezug auf die Austro Control GmbH ist festzuhalten, dass diese ihre behördlichen Aufgaben gegenüber allen österreichischen Luftfahrtunternehmen wahrnimmt. Die Zuständigkeit der Aufsicht über Luftfahrtunternehmen aus anderen Staaten obliegt der jeweiligen Luftfahrtbehörde des betroffenen Staates. Eine Aufstockung des Personals in der Austro Control GmbH ist diesbezüglich nicht angedacht.

Zu Frage 5:

- *Ist es richtig, dass den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) zum Nachteil der AUA alle gewünschten Frequenzen (32) zugesprochen wurden, obwohl noch keine Einigung über vergleichbare Wettbewerbsbedingungen, verpflichtende und durchsetzbare vergleichbare soziale und umweltrechtliche Rahmenbedingungen erfolgt ist und die VAE die Mindestarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zur Vereinigungs- und Kollektivvertragsfreiheit nicht ratifiziert haben?*

In diesem Zusammenhang wird festgehalten, dass die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind und daher 18 zusätzliche wöchentliche Frequenzen nur zeitlich begrenzt vergeben wurden. Die Frequenzen wurden für beide Seiten vereinbart und stehen selbstverständlich auch den europäischen und österreichischen Luftfahrtunternehmen zu. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass das Abkommen bereits zum jetzigen Zeitpunkt Regelungen zur Sicherstellung des fairen Wettbewerbs sowie im Bereich Umwelt enthält. In Bezug auf die Aufnahme von arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen wurde mit den VAE in der letzten Verhandlungsrunde vereinbart, an einer gemeinsamen Formulierung zu arbeiten. Hierzu wurden während der letzten Verhandlungsrunde die Sozialpartner, etwa die Kammer für Arbeiter_innen und Angestellte, beigezogen.

Zu den Fragen 4, 6, 8 und 9:

- *Wird ein fairer Wettbewerb unter vergleichbaren Bedingungen für die Fluggesellschaften beim Abschluss von Luftverkehrsabkommen bzw. der Vergabe von Frequenzen berücksichtigt?
Wenn ja: Welche Vorgaben wurden erteilt?*

- *Wurde vor dem Abschluss des Abkommens eine Folgenabschätzung durchgeführt, ob dies negative Auswirkungen auf bestehende Arbeitsplätze hat? Wenn ja, welche Ergebnisse hat diese Folgenabschätzung insbesondere im Hinblick auf die AUA gebracht und welche Annahmen wurden ihr zugrunde gelegt?*
- *Ist sichergestellt, dass ein Abkommen mit den VAE nur abgeschlossen wird, wenn eine Einigung über die Einhaltung vergleichbarer verbindlicher und durchsetzbarer sozialer Rechte (inklusive Vereinigungs- und Kollektivvertragsfreiheit), Umweltstandards und gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen stattfindet?
Wenn ja: Geben Sie die diesbezüglichen rechtlichen Bestimmungen in den VAE an (wie Versammlungsfreiheit, Gleichbehandlungsangebote, Kollektivvertragsfähigkeit, ArbeitnehmerInnenschutz, arbeits-, sozial-, sowie umweltrechtliche Bestimmungen, die den österreichischen bzw europäischen rechtlichen Regeln entsprechen.*
- *Wurden Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten seit 2016 bis dato abgeschlossen?
Wenn ja: Geben Sie die diesbezüglichen, rechtlichen Bestimmungen bezüglich Versammlungsfreiheit, Gleichbehandlungsangebote, Kollektivvertragsfähigkeit, ArbeitnehmerInnenschutz, arbeits- und sozialrechtliche, sowie umweltrechtliche Bestimmungen, die den österreichischen bzw. europäischen rechtlichen Regeln entsprechen, an.*

Nach den gesetzlichen Vorgaben obliegt die Vorbereitung und Verhandlung von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten dem Bundesministerium für Europäische und Internationale Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Sofern dabei der Wirkungsbereich eines anderen Bundesministers / einer anderen Bundesministerin berührt wird, ist auch mit diesem / dieser Einvernehmen herzustellen.

Seitens des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist auf das Grundsatzpapier Liberalisierung zu verweisen, welches zusammen mit den Stakeholdern erarbeitet wurde und die Verhandlungsleitlinien betreffend Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten festlegt. Die Verlinkung zwischen der Inkludierung einer Klausel betreffend fairem Wettbewerb und der Vergabe von Verkehrsrechten/Frequenzen ist darin festgehalten. Eine Folgenabschätzung vor der Durchführung von Verhandlungen ist darin nicht festgehalten. Nachdem die Verhandlungsleitung und der Abschluss der Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten im Verantwortungsbereich des Bundesministerium für Europäische und Internationale Angelegenheiten liegt, wird bei allen darauf abzielenden Fragen (Fragen 4, 6, 8 und 9) auf das zuständige Ministerium verwiesen.

Zu Frage 7:

- *Ist es richtig, dass die VAE nicht bereit waren, mit der EU als Vertretung der Mitgliedstaaten ein Luftfahrtabkommen – insbesondere wegen der Erfordernis einer fairen Wettbewerbsklausel von Seiten der EU – abzuschließen?*

Im Juni 2016 wurde der Europäischen Kommission vom Rat der Europäischen Union ein Verhandlungsmandat zum Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens zwischen der Union und den VAE erteilt. Laut Informationen der Europäischen Kommission wurde der für Ende Jänner 2019 bereits anvisierte ersten Verhandlungstermin von den VAE sehr kurzfristig abgesagt. Als Begründung wurde in dem Schreiben der VAE an die damalige EU-Verkehrskommissarin Bulc vom 13.1.2019 angeführt, dass der von der Kommission an die VAE übermittelte Abkommensentwurf nicht den Vorstellungen der VAE von einem liberalen und ambitionierten Luftverkehrsabkommen entspreche. Die Liberalisierung von 3., 4. als auch 5. Verkehrsrechten sollte in jedem Fall enthalten sein. Betreffend Nichtakzeptanz der im Abkommensentwurf enthaltenen Wettbewerbsklausel wurde keine Anmerkung seitens VAE gemacht. Auch sonst wurde den EU-Mitgliedsstaaten diesbezüglich nichts offiziell mitgeteilt.

Zu Frage 10:

- *Wurden seit 2016 Frequenzen an Drittstaaten von Österreich vergeben? Wenn ja: Nennen Sie die Drittstaaten und die Anzahl der jeweils erteilten Frequenzen. Geben Sie die in den Drittstaaten – im Vergleich mit Österreich – gültigen Bestimmungen bezüglich Versammlungsfreiheit, Gleichbehandlungsangebote, Kollektivvertragsfähigkeit, ArbeitnehmerInnenschutz, arbeits- und sozialrechtliche, sowie umweltrechtliche Bestimmungen, die den österreichischen bzw europäischen rechtlichen Regeln entsprechen, an.*

Seit 2016 wurden seitens des BMEIA im Einvernehmen mit dem BMK Luftverkehrsabkommen im Rahmen von Verhandlungen geschlossen und damit auch Frequenzen vereinbart, die Flugverkehr ermöglichen. Betont wird, dass keine Frequenzen allein an Drittstaaten vergeben werden, sondern diese immer reziprok, das heißt auch für die österreichische Seite zur Verfügung stehend, sowie in Absprache mit den betroffenen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen und unter Einbindung der Sozialpartner vereinbart werden. Dies entspricht den gesetzlichen Bestimmungen nach dem BGzLV 2008. Wie viele Frequenzen vereinbart wurden, lässt sich in dieser Form nicht bestimmen, da eine Reihe an Abkommen abgeschlossen wurde, die einen völlig liberalen Marktzugang ermöglichen.

Die Frequenzvergabe erfolgt nach den Grundsätzen, die im sogenannten Grundsatzpapier Liberalisierung vom BMK unter Einbeziehung der österreichischen Stakeholder ausgearbeitet wurde. Im Rahmen der Evaluierung des Grundsatzpapiers im Jahr 2016/2017 wurden die Stakeholder betreffend Zufriedenheit mit der Vorgehensweise im Rahmen von Verhandlungen mit Drittstaaten befragt. Folgendes wurde damals aus den Antworten vom BMK festgehalten:

„Insgesamt hat sich aus den Antworten der Stakeholder gezeigt, dass die positiven Erfahrungen mit der Liberalisierung unter Sicherstellung von fairen Wettbewerbsbedingungen und unter Beachtung einer Ausgewogenheit klar überwiegen und diese Richtung beibehalten werden sollte, um die Stärkung des Wirtschaftsstandortes zu sichern. Jedoch hat das Ergebnis der Befragung auch gezeigt, dass zum Teil weitere Liberalisierungsschritte im Hinblick auf 5. Rechte gefordert werden, um weitere Zugangsmöglichkeiten zu den Luftverkehrsmärkten auszubauen und die Konnektivität zu steigern.“

Sollte die Notwendigkeit gesehen werden, die derzeitigen Kriterien betreffend Liberalisierung von Verkehrsrechten mit Drittstaaten zu ändern, besteht im Rahmen der Sitzungen zur Umsetzung bzw. der geplanten Evaluierung der österreichischen Luftfahrtstrategie (Road Map Luftfahrt) für Stakeholder die Möglichkeit der Mitarbeit. Die hier aufgeworfenen Themenbereiche wie Versammlungsfreiheit, Gleichbehandlungsgebote etc. und deren Einfluss auf die mögliche Frequenzvergabe können in diesem Rahmen thematisiert werden. Substanzielle Hinweise oder Ausarbeitungen von Stakeholdern, zum Beispiel betreffend möglicherweise problematische rechtliche Gegebenheiten in Drittstaaten (Gleichbehandlungsgebote, Versammlungsfreiheit, etc), welche die Ausgewogenheit und Fairness der Wettbewerbsbedingungen beeinträchtigen und damit Einfluss auf Frequenzvergaben haben können, werden seitens des BMK ausdrücklich begrüßt und würden gegebenenfalls zusammen mit eigenen Erkenntnissen in künftige Interessensabwägungen eingehen.

Leonore Gewessler, BA

