



EU-Kommission
DG Move

Brüssel

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4502
FAX +49 (0)228 99-300-8074942

ref-lr24@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Privatpilotenlizenz im gewerblichen Luftverkehr

Aktenzeichen: LR 24/6172.2/0

Datum: Bonn, 29.04.2013

Seite 1 von 4

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesrepublik Deutschland hatte entschieden, im Rahmen des so genannten „Opt Outs“ aufgrund von Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 (ABl. L 311 vom 25. November 2011, S. 1) in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 290/2012 unter anderem die Bestimmungen der Anhänge I bis IV (Umwandlung des Lizenzwesens in Europäische Lizenzierung – Part-FCL sowie Umwandlung nationaler und von einem Drittstaat ausgestellter Lizenz sowie der Bestimmungen zur medizinischen Tauglichkeit) bis zum 8. April 2013 nicht anzuwenden.

Mit Auslaufen dieses Opt Outs ist seit dem 9. April 2013 Anhang I der VO (EU) Nr. 1178/2011 unmittelbar anwendbares Recht. Eine weitere Verlängerung des Opt Outs ist nach den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht möglich.

Bislang war es Privatpiloten nach nationalem Recht gestattet, Personenbeförderungen und Rundflüge mit Luftfahrzeugen bis zu vier Sitzen gegen Entgelt anzubieten, ohne dass es hierfür einer Betriebsgenehmigung nach § 20 Absatz 1 LuftVG oder einer Berufspilotenlizenz bedurfte.

Das deutsche Recht unterscheidet dabei zwischen „gewerblicher Beförderung“ und „Beförderung gegen Entgelt“. Bei der gewerblichen Beförderung handelt es sich um eine auf Dauer angelegte Tätigkeit mit Gewinnerzielungsabsicht. Dagegen handelt es sich bei der Beförderung gegen Entgelt um eine gelegentliche Tätigkeit, bei der nicht gewollt ist, auf Dauer Gewinn zu erwirtschaften. Hiervon umfasst sind insbesondere die Selbstkostenflüge.





Seite 2 von 4

Die Ausnahmeregelung für Flüge gegen Entgelt wurde in Deutschland geschaffen, um den Luftsport zu fördern und zu unterstützen.

So profitieren in starkem Umfang die Luftsportvereine hiervon. Sie bieten regelmäßig Flüge für Gäste an, um für ihren Verein zu werben und die Vereinskosten durch das Entgelt zu kompensieren.

Das Inkrafttreten von Anhang I der VO (EU) Nr. 1178/2011 hat nun zu großer Verunsicherung, insbesondere bei den Luftsportverbänden geführt. Mit zahlreichen Schreiben wenden sich besorgte Privatpiloten und Verbände an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und bitten um Auskunft, ob aufgrund der Bestimmungen von Anhang I der VO (EU) Nr. 1178/2011 das Befördern von Fluggästen gegen Entgelt nur noch mit einer Berufspilotenlizenz möglich sei.

Nach Anhang I, FCL. 205.A. Buchstabe a der VO (EU) Nr. 1178/2011 bestehen die Rechte des Inhabers einer PPL nunmehr lediglich darin, **ohne Vergütung** als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen oder TMGs **im nichtgewerblichen Betrieb** tätig zu sein.

In den Begriffsbestimmungen des Anhang I (FCL.010) wird definiert, was "gewerblicher Luftverkehr" im Sinne der VO (EU) Nr. 1178/2011 bedeutet. Es ist die "entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post".

Nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut der VO (EU) Nr. 1178/2011 darf daher nach hiesiger Einschätzung grundsätzlich nicht mehr - wie bislang nach nationalem Recht gestattet- der Inhaber einer PPL Personen gegen Entgelt befördern.

Für die betroffenen Vereine führt diese Auslegung jedoch zu enormen Problemen. Sie verlieren eine wichtige Einnahmequelle, um ihre Vereinskosten zu decken. Eine Berufspilotenlizenz ist für die Vereine nicht finanzierbar. Für den Luftsport in Deutschland stellt die Neuregelung daher einen erheblichen Rückschritt dar.

Vor diesem Hintergrund wird die Kommission um Auskunft gebeten, wie sie die Neuregelung in der VO (EU) Nr. 1178/2011 versteht und welche Möglichkeiten einer sachgerechten Anwendung sie in der Praxis sieht.

Nach Auffassung der Bundesregierung böte sich möglicherweise an, die Definition des "gewerblichen Luftverkehrs" in Anhang I (FCL. 010) zunächst nur im Lichte der Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008 anzuwenden. Nach Artikel 3 Buchstabe i der VO (EG) Nr. 216/2008 ist nämlich mit dem Begriff „gewerbliche Tätigkeit“ nur der Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder, wenn er nicht





Seite 3 von 4

der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.

Daraus folgt, dass, sofern die Beförderung gegen Entgelt ausschließlich innerhalb des Vereins stattfindet – sie also nicht der Öffentlichkeit angeboten wird - es sich grundsätzlich nicht um gewerblichen Luftverkehr handelt.

Dass eine Lösung des Problems dringend erforderlich ist, zeigt auch die „Roadmap for Regulation of General Aviation“ des EASA Membership Board Nr. 04/2012. Hierin wird eine Anpassung der Definition der Gewerblichkeit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 für notwendig erachtet, um weiterhin Rundflüge, Vereinsflüge und das Absetzen von Fallschirmspringern in der Sportfliegerei zu ermöglichen.

Angesichts der aufgezeigten Problematik hat die Bundesregierung erhebliche Zweifel, ob insoweit eine konsequente Umsetzung der VO (EU) Nr. 1178/2011 angezeigt ist. Erhebliche Verwerfungen mit zum Teil dramatischen Folgen für das Vereinsleben in Deutschland wären sonst zu befürchten.

Vorbehaltlich einer abschließenden Klärung durch die Kommission hat daher das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zunächst entschieden, dass bis zur endgültigen Klärung durch die Kommission

- Mitflüge gegen Selbstkosten innerhalb von Vereinen,
- Mitflüge bei gleichgerichteten Interessen im Sinne einer Fahr/Fluggemeinschaft,
- Mitflüge unter Verwandten und engen Bekannten,
- Absetzflüge von Fallschirmspringern, sofern diese nicht im Rahmen eines gewerblichen Unternehmens angeboten werden,

nicht die Kriterien der Definition der gewerblichen Tätigkeit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfüllen. Diese Flüge sind hiermit bis auf Weiteres auch für Inhaber einer Privatpilotenlizenz gestattet.

Ebenfalls erfüllen nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch

- Schleppflüge zum Start eines Segelflugzeuges

nicht das Merkmal der gewerblichen Tätigkeit. Sie stellen keine Beförderung im eigentlichen Sinne dar, weil es sich hier um eine besondere Startart des Segelflugzeuges handelt, indem lediglich das Segelflugzeug auf die Auslösehöhe geschleppt wird.

Im Übrigen wäre ich dankbar, wenn in diesem Zusammenhang seitens





Seite 4 von 4

der Kommission auch noch folgende Fragen beantwortet würden:

1. Ist die Rechtsauffassung der Bundesrepublik Deutschland richtig, dass es nach Anhang I, FCL. 205.A. Buchstabe a der VO (EU) Nr. 1178/2011 Vereinen nicht mehr gestattet ist, mit einer Privatpilotenlizenz Gastflüge zum Selbstkostenpreis bzw. mit einem Aufschlag, welcher der Vereinskasse zugutekommt – anzubieten?
2. Gelten die genannten Bestimmungen des Anhangs I auch für nicht JAR-gemäße Lizenzen im Sinne des Artikel 4 Absatz 2 der VO (EU) Nr. 1178/2011 oder ist für diese Lizenzen wegen des in der Bundesrepublik Deutschland laufenden Opt-Outs aufgrund von Artikel 12 Absatz 3 der VO (EU) Nr. 290/2012 nationales Recht anwendbar?

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Rainer Münz