

Eingelangt am: 14.03.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 18/J-NR/2003 betreffend "Fluggastrechte Neu (Ausgleichsleistungen) durch EU-Verordnung, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 15. Jänner 2003 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche grundsätzliche Haltung haben Sie bzw. Ihr Ministerium bei den Verhandlungen auf EU-Ebene zur Novellierung der Verordnung (Nr. 295/91) eingenommen?

Antwort:

Unter besonderer Bedachtnahme auf die Stärkung von Verbraucherschutzinteressen (in diesem Fall die der Fluggäste) stehe ich bzw. mein Ministerium einer Novellierung der seit zehn Jahren bestehenden Verordnung Nr. 295/91 positiv gegenüber. Bereits im Jahre 1998 wurde die Haltung der Kommission unterstützt, dass die aus dem Jahre 1991 stammende Verordnung einer Anpassung bedürfe. Bedauerlicherweise konnte der damals im November 1998 bereits finalisierte Text einer neuen Verordnung aufgrund der ungelösten Gibraltarfrage nicht verabschiedet werden. Im Zusammenhang mit dem neuerlichen Vorstoß wird die Auffassung vertreten, dass nicht zuletzt aufgrund der sich seit dem Jahre 1991 schrittweisen Weiterentwicklung von Marktzugangsrechten für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf Flugstrecken innerhalb der Gemeinschaft, nunmehr auch der Ausweitung des Anwendungsbereiches auf den Bedarfsverkehr (Charter), auf Flugstreichungen und Flugverspätungen, sowie auf die Möglichkeit des freiwilligen Verzichtes (volunteers) verstärktes Augenmerk gelegt werden muss. Dies jedoch mit der nötigen Sorgfalt der Vermeidung "unverhältnismäßiger" Belastungen auch gegenüber der Luftfahrtindustrie.

Fragen 2 und 11:

Zu welchen konkreten Punkten des Verordnungsentwurfes haben Sie bzw. Ihr Ministerium einen Prüfungsvorbehalt eingelegt?

Wie sieht der weitere Zeitplan auf EU-Ebene für die Novellierung dieser Verordnung aus?

Antwort:

Beim letzten Verkehrsministerrat am 5. Dezember 2002 wurde eine politische Einigung über den Verordnungstext erzielt. Der Text wurde am 21. Februar 2003 in einer Sitzung einer

juristisch/linguistischen Prüfung unterzogen. Im März 2003 wird dieses Dokument noch einmal im COREPER behandelt und bei einem der darauf folgenden Ministerräte als A-Punkt beschlossen werden. Gemäß Artikel 20 des vorliegenden Textes soll die neue Verordnung 3 Monate nach Kundmachung in Kraft treten.

Frage 3:

Wie stehen Sie zur Frage, ob "Verspätungen" nicht als außergewöhnliche Umstände gelten?

Antwort:

Diese Frage dürfte offenbar auf die Problematik abzielen, ob sich Flugunternehmen im Falle von Verspätungen von ihren Verpflichtungen befreien können, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen. Obwohl die Verspätungsproblematik zu einem Gutteil nicht auf das unmittelbare Verschulden der Luftfahrtunternehmen zurückgeht, wird auch die Notwendigkeit zur Verbesserung der Konsumentenrechte gesehen. Daher sollte der Begriff der verpflichtungsbefreienden "außergewöhnlichen Umstände" äußerst eng zu verstehen sein und zwar im Sinne von "force majeure". Eine Beweislastumkehr für das Vorliegen der außergewöhnlichen Umstände wird gleichfalls befürwortet.

Frage 4:

Wie stehen Sie zum Anwendungsbereich? So geht es um die Frage, ob alle Fluggäste mit dem Flugschein eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft in den Anwendungsbereich der Verordnung einbezogen werden sollen, auch wenn Sie von einem Drittstaatflughafen aus reisen.

Antwort:

Grundsätzlich wird für einen möglichst weiten Anwendungsbereich der Verordnung eingetreten. Dabei darf aber das Problem der Extraterritorialität wie auch das der praktischen Durchsetzbarkeit der Bestimmungen (Beispiel: EU-Drittstaatenunternehmen, welches aus einem Drittstaat in die EU fliegt) nicht übersehen werden.

Frage 5:

Sollen Ihrer Meinung nach Fluggäste im Rahmen von Pauschalreisen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Treten Sie für eine Ausklammerung von Pauschalreisenden ein? Wenn ja, weshalb?

Antwort:

Das Erfordernis für eine Novellierung besteht auch darin, dass ungeachtet der Beförderungsart, jedem Fluggast gegenüber gleichwertig zu sehende Rahmenbedingungen gelten sollten.

Frage 6:

Haben Ihrer Meinung nach Fluggäste spätestens 30 Minuten oder 60 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einzufinden?

Antwort:

Der derzeitige Verordnungstext sieht vor, dass im Falle keiner anderen angegebenen Frist, Fluggäste sich längstens 30 Minuten vor Abflug beim Check-In einzufinden haben. Hierbei konnte ein erhöhtes Maß an Flexibilität geschaffen werden, ohne jedoch dem allfälligen Erfordernis längerer Fristen vorzugreifen.

Frage 7:

Ist Ihrer Meinung nach ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen seitens des ausführenden Luftfahrtunternehmens dann nicht gegeben, wenn die Fluggäste über die Annullierung mindestens zwei Wochen - Belgien hält die zwei Wochen Frist zu kurz, Spanien beantragt eine Frist von einem Monat, UK beantragte eine Frist von einer Woche - vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet werden?

Antwort:

Im Rahmen mehrerer Arbeitsgruppensitzungen wurde ein Modell entwickelt, welches abschließend auf mehrheitliche Zustimmung gestoßen ist und die unterschiedlichen Qualitäten in Verbindung mit der Zeitspanne vor einer Annullierung berücksichtigt wurden. Der Fall der Streichung eines Fluges einige Monate vor dem Abflugtermin ist nämlich nicht einer Nichtbeförderung, von der man erst beim Check-In erfährt, gleichzuhalten.

Wichtig ist jedenfalls, dass dem Fluggast vergleichbare Flugalternativen angeboten werden. Das Luftfahrtunternehmen ist aber nur dann von seiner Verpflichtung auf Ausgleichsleistung befreit, wenn trotz aller möglichen Maßnahmen, "außergewöhnliche Umstände" zur Stornierung eines Fluges führten. Die Beweislast liegt beim Unternehmen. Diese Lösung wird mitgetragen. Im Falle des Bekanntgebens der Flugstreichung zu einem späteren Zeitpunkt soll das Flugunternehmen von seiner Verpflichtung befreit sein, wenn entsprechende Alternativrouten angeboten werden.

Frage 8:

Wie stehen Sie zur Frage, ob unterschiedliche Ausgleichsleistungen vorgesehen werden sollten, da der Fall einer 24-Stunden vor Abflug oder früher angekündigten Annullierung nicht vergleichbar sei mit einer Nichtbeförderung?

Antwort:

Eine andere Summe für solche Fälle wäre - aus den in der Beantwortung zur Frage 7 ersichtlichen Gründen - grundsätzlich denkbar, jedoch ist hier zu bedenken, dass die Anwendung der Verordnung durch die sich verschärfende Unübersichtlichkeit der Bestimmungen erschwert würde (bei einem dreistufigen System bereits 6 mögliche Höhen der Ausgleichszahlung - je nach Flugstrecke und verspäteter Ankunft). Der Transparenz für den Fluggast hinsichtlich seiner ihm zustehenden Rechte wäre in diesem Fall nicht gedient.

Frage 9:

Wie stehen Sie zur Höhe der Entschädigungszahlungen?

Antwort:

Der nunmehr gefundene Schlüssel über die Höhe der Entschädigungszahlen wird als realistische Lösung gesehen. Der von der Kommission ursprünglich vorgeschlagenen Verfünfachung der Beträge stand die große Mehrheit der Mitgliedstaaten (darunter auch Österreich) mit größter Zurückhaltung gegenüber, da dies auf ein "de facto" Verbot der Möglichkeit zur Überbuchung hinausgegangen wäre. Damit wäre aber auch den Konsumenten kaum geholfen gewesen, da z.B. die vom Fluggast selbst verlangte zeitliche Flexibilität ihrer Reiseplanungen zurückgenommen hätte werden müssen, um den Luftfahrtunternehmen weiterhin einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Vielmehr war es daher erforderlich einen Ansatz zu finden, der einerseits zu einer deutlich

über der Inflationsrate liegenden Ausgleichsverbesserung gegenüber den Fluggästen führt, aber andererseits den Luftfahrtunternehmen weiterhin die erforderlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine bestmögliche kapazitäre Auslastung geben. Ausgleichsbeträge in der Höhe von € 250 bei Flügen von weniger als 1500 km, € 400 bei Flügen von 1500 km bis 3500 km und € 600 für Flüge über 3500 km sind vorgesehen.

Frage 10:

Haben Sie zur Klärung dieser Fragen mit anderen Mitgliedstaaten formell oder informell Kontakt aufgenommen? Wenn ja, was brachten diese Gespräche jeweils für Ergebnisse? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Österreich hat im Zuge der Diskussionen zum Verordnungsentwurf mit diversen Mitgliedstaaten Gespräche geführt. Ergebnis dieser Gespräche war die Erörterung der jeweiligen Position des Gesprächspartners zu den einzelnen Punkten des Entwurfs, wodurch eine verbesserte Ausgangsposition zu den von uns eingebrachten Vorschlägen ersichtlich wurde.