

13. April 2007

Anfrage

**der Abgeordneten Mag. Johann Maier
und GenossInnen**

**an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend „Fluggastentschädigung nach der VO (EG) Nr. 261/2004 – Schlichtungsstelle in
Österreich – Beschwerden von Fluggästen“**

Mit der AB 4174/XXII.GP vom 05.07.2006 wurden vom Verkehrsminister a.D. die Fragen des Fragestellers beantwortet. Aus systematischen Gründen werden ähnliche bzw. dieselben Fragen wieder gestellt, um aktuelle Zahlen und Informationen zu erhalten.

Seitdem 17. Februar 2005 ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die gemäß Art. 16 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (im folgendem: „Verordnung“) benannte **Beschwerdestelle** zur Durchsetzung der Verordnung betreffend Abflüge von Luftfahrtunternehmen aus Österreich und Landungen von EU-Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten. Beschwerdestelle nach Art. 16 Abs. 2 war aber das BM für Soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz.

Seit Inkrafttreten der Novelle zum Luftfahrtgesetz (LFG) am 01. Juli 2006 (BGBl. Nr. II 88/2006) zeichnet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vollinhaltlich verantwortlich. **Sie ist nun auch „Beschwerdestelle“ gemäß Art. 16 Abs. 2 der zit. Verordnung.**

„Gemäß einem neuen § 139a LFG können Fluggäste unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte Streit- oder Beschwerdefälle wegen behaupteter Verstöße gegen Ge- oder Verbote aus der Verordnung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herantragen, der eine einvernehmliche Lösung anstrebt oder den Parteien seine Ansicht zum herangetragenen Fall mitteilt. In diesem Verfahren sind die Luftfahrtunternehmen zur Mitwirkung, zur Erteilung aller für die Beurteilung der Sachlage erforderlichen Auskünfte sowie zur Vorlage der erforderlichen Unterlagen verpflichtet.“

Kommt ein Luftfahrtunternehmen in einem Streitbeilegungsverfahren seiner Pflicht zur Mitwirkung, Auskunftserteilung und Vorlage von erforderlichen Unterlagen nicht nach, so ist dieser Verstoß gegen die Verpflichtungen des § 139a Abs. 1 LFG mit Verwaltungsstrafe sanktioniert (§ 169 Abs. 1 Z 1 LFG).

§ 169 Abs. 1 Z 3 lit. g LFG legt allgemein fest, dass derjenige, der der Verordnung zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung begeht. Diese ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu € 22.000 zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden“ (4174/AB XXII.GP).

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

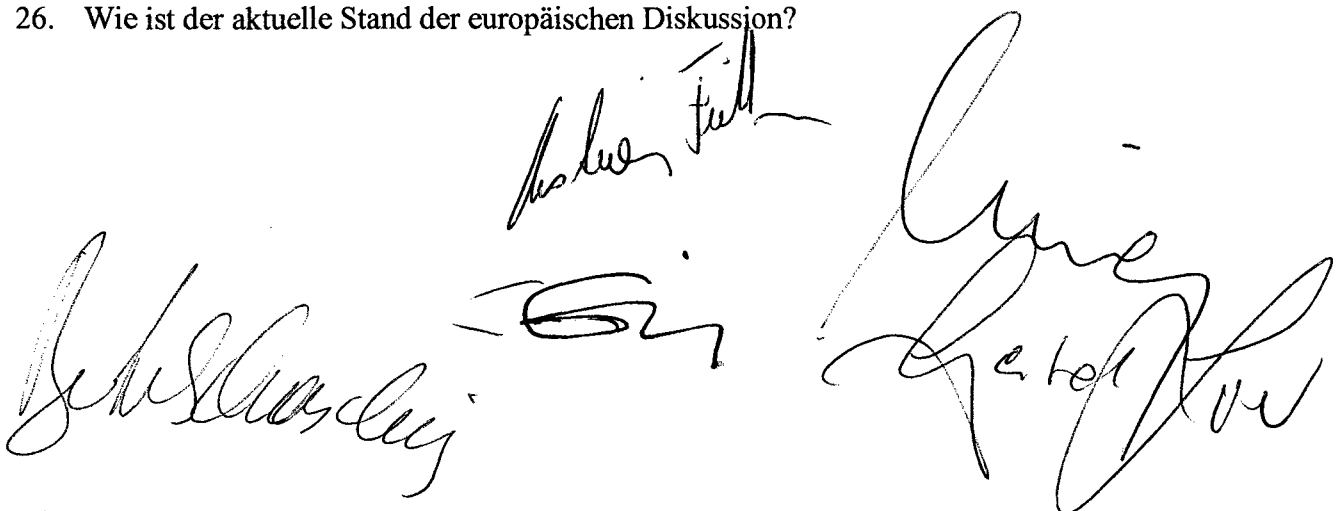
Anfrage:

1. Welche Einrichtungen wurden in den EU-Mitgliedsstaaten auf Basis der VO (EG) Nr. 261/2004 als Beschwerdestellen (von Art. 16 Abs. 1 und Abs. 2) benannt (Ersuche um namentliche Bekanntgabe)?
2. Welche Mittel stehen dieser Beschwerdestelle (Art. 16 Abs. 2) in BM für Verkehr, Innovation und Technologie zur Wahrung der Fluggastrechte zur Verfügung, wenn einzelne Luftfahrtunternehmen (Airlines) die Bestimmungen dieser unmittelbar geltenden EU-Verordnung nicht einhalten?
3. In welchen Mitgliedsstaaten wurden auf Basis der VO (EG) Nr. 261/2004 noch keine wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Strafbestimmungen bei Nichteinhaltung von Bestimmungen dieser Verordnung festgelegt (Art. 16 Abs. 3 der VO)?
4. Wie viele Beschwerden wegen Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung von Flügen gab es in den benannten Beschwerdestellen der EU-Mitgliedsstaaten bis zum Stichtag 31.12.2006 seit Inkrafttreten dieser VO (Aufschlüsselung nach Jahren und Airlines)?
5. Wie viele von diesen Beschwerden wurden erledigt?
6. Wie wurden diese Beschwerden jeweils erledigt?
7. Wie viele der obigen Beschwerden wurden bei diesen benannten Beschwerdestellen in der EU von österreichischen Fluggästen erhoben?
8. Wie viele Beschwerden wegen Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung von Flügen gab es bei der benannten österreichischen Beschwerdestelle bis zum Stichtag 31.12.2006 seit

Inkrafttreten dieser VO (Aufschlüsselung nach Jahren und Airlines)?

9. Wie viele von diesen Beschwerden wurden positiv erledigt (Ersuche jeweils um Aufschlüsselung nach Airlines)?
10. Wie viele Beschwerden wurden seitdem nicht erledigt (Aufschlüsselung nach Airlines)?
10. Warum konnten diese Beschwerden nicht erledigt werden?
Wie lautete jeweils die Begründung dafür?
11. Welche behördlichen Maßnahmen wurden deswegen durch die zuständigen Behörden gegenüber einzelnen Airlines ergriffen (Aufschlüsselung auf Airlines)?
12. In wie vielen Fällen mussten seit Inkrafttreten dieser EU-Verordnung auf Österreichs Flughäfen bzw. durch Airlines in Österreich „Betreuungsleistungen“ erbracht werden (Aufschlüsselung nach Airlines)?
13. Wie viele sonstige Schadenersatzansprüche oder Regressansprüche nach den Art. 12 und 13 der Verordnung sind Ihrem Ressort gegen Airlines bekannt geworden?
Wie wurden diese erledigt (ersuche jeweils um Aufschlüsselung nach Airlines)?
15. Wann erfolgten durch zuständige Behörden Kontrollen bei allen Österreich anfliegenden Airlines (auf den einzelnen österreichischen Zivilflughäfen), ob die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 261/2004 tatsächlich eingehalten werden?
16. Welche Ergebnisse erbrachten diese behördlichen Kontrollen (Aufschlüsselung nach Airlines)?
17. Welche behördlichen Maßnahmen mussten ergriffen werden?
18. Ist es weiterhin richtig, dass durch Airlines halbleere Flüge aus wirtschaftlichen Gründen gestrichen werden und die Fluglinie einen technischen Defekt (z. B. Flugsicherheitsmängel) meldet, um keine Entschädigungen bzw. Ausgleichszahlungen an Fluggäste leisten zu müssen?

19. Welche Definition eines „technischen Gebrechens“ ist bei Beschwerden von Fluggästen heranzuziehen?
20. Wann liegt aus Sicht des Ressorts bei einem technischen Gebrechen ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne der EU-Verordnung Nr. 261/2004 vor?
21. Welche aktuellen Probleme sehen Sie national bei der Vollziehung dieser EU-Verordnung?
22. Liegt aus Sicht des Ressorts noch immer ein zu breiter Interpretationsspielraum bei der Auslegung der Verordnung vor?
Wenn ja, wie kann eine Konkretisierung (im Sinne von mehr Rechtssicherheit) erfolgen?
23. Welche konkreten Ergebnisse erbrachten die angekündigten Überprüfungen der EU-Mitgliedsstaaten durch die EU-Kommission?
24. In welchen Mitgliedsstaaten werden die Vorgaben der Verordnung (EG Nr. 261/2004) nicht eingehalten und Beschwerden von Fluggästen nicht verordnungsgemäß behandelt (z.B. Spanien)?
25. Welche Haltung nimmt Österreich konkret zu den angekündigten Vorschlägen der EU-Kommission hinsichtlich des weiteren Ausbaus des Konsumentenschutzes im Luftverkehr ein?
26. Wie ist der aktuelle Stand der europäischen Diskussion?



The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, cursive signature that appears to be 'G. Stauder'. In the center, there are initials 'S.' and a signature that looks like 'K. Fischer'. On the right, there is a large, cursive signature that appears to be 'L. G. ...'.