

Rudolf Anschober
Bundesminister

Herrn
Mag. Wolfgang Sobotka
Präsident des Nationalrates
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2020-0.320.998

Wien, 8.7.2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Ich beantworte die an mich gerichtete schriftliche parlamentarische **Anfrage Nr. 1996 /J des Abgeordneten Mag. Gerald Hauser und weiterer Abgeordneter betreffend GISA-Einträge im Zusammenhang mit der Pauschalreiseverordnung** wie folgt:

Fragen 1-8:

1. *Wie viele der Reiseveranstalter geben die Höhe der Absicherung im GISA als "unbeschränkt" an?*
2. *Was passiert, wenn der Versicherer im Falle einer Insolvenz nicht eine "unbeschränkte" Höhe aufbringen kann?*
 - a. *Wer zahlt die Geldsumme anstatt des Versicherers aus?*
 - b. *Ist das bereits vorgekommen? (Wenn ja, bitte um genaue Angaben: wann, um welchen Veranstalter und um welche Summe hat es sich gehandelt.)*
3. *Wie oft wurden in den letzten fünf Jahren die Versicherungssummen und ihre korrekte Höhe kontrolliert?*
 - a. *Wer führte diese Kontrollen durch und wie waren die Ergebnisse?*
 - b. *Welche Reiseveranstalter wurden kontrolliert?*

4. *Wie viele Absicherer der Reiseveranstalter befinden sich laut GISA außerhalb der EU?*
 - a. *Welche Absicherer sind es und um welche Reiseveranstalter handelt es sich?*
 - b. *In welchen Nicht-EU-Staaten haben diese Versicherer ihre Geschäftsniederlassung?*
5. *Welche Folgen hat es, wenn ein Abwickler (der 24 Stunden erreichbar sein muss) nicht erreichbar ist?*
 - a. *Wie oft wurden in den letzten fünf Jahren die Abwickler kontrolliert?*
 - b. *Wer führte diese Kontrollen durch und wie waren die Ergebnisse?*
 - c. *Was wurde genau kontrolliert? Wie oft wurde dabei die Erreichbarkeit kontrolliert?*
 - d. *Um welche Abwickler hat es sich gehandelt?*
6. *Gibt es am Markt zugängliche Reiseprospekte ohne die Angabe der GISA-Zahl?*
7. *Gibt es eindeutige und für den Kunden leicht auffindbare GISA-Zahlen auf den Internetseiten der Reiseveranstalter und der Reisevermittler?*
8. *Sind die Kunden ausreichend über die GISA-Zahl und ihre Aufgabe informiert?*

Ich verweise dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch das für die Verordnung federführende BMDW (Anfrage 1732/J XXVII. GP, Beantwortung 1704/AB).

Frage 9

9. *Da in den letzten Jahren auch Airlines in Konkurs gegangen sind, wäre eine ähnliche Insolvenzversicherung für Fluglinien eine Möglichkeit mehr Sicherheit zu bieten, wie steht das Bundesministerium zu diesem Thema?*

Konsument*innen müssen in aller Regel bereits Monate im Voraus den vollen Flugpreis an die Fluglinie leisten. Die Airlines wirtschaften zu einem großen Teil mit diesen vorausbezahlten Kund*innengeldern. Die in der Branche übliche Vorauszahlungspflicht führt dazu, dass die Fluggäste mit ihren Zahlungen über lange Zeiträume hinweg einem potentiellen Insolvenzrisiko der Unternehmen ausgesetzt sind. Gerade das System der vollen und frühen Vorauszahlung für Flüge sieht mein Haus in diesem Kontext besonders kritisch.

Die Absicherung der Fluggäste vor den Folgen der Insolvenz von Airlines ist schon lange eine Forderung der Konsument*innenorganisationen. Weil die Fluglinien von

den Covid-19-Folgen akut und auch absehbar lange anhaltend getroffen sind, ist diese Forderung heute aktueller denn je. Denn mit weiteren Insolvenzen muss leider gerechnet werden.

Die Europäische Kommission hat in ihrem Jahresprogramm 2020 angekündigt, eine Novelle der EU-VO 1008/2008 *über Luftverkehrsdienste in der Gemeinschaft* noch in diesem Jahr vorzulegen. Soweit mir bekannt ist, soll dabei auch das Thema Fluginsolvenz diskutiert werden. Ich hoffe hier auf Lösungen auch zur Abfederung der Folgen einer Airline-Insolvenz für die Fluggäste.

Frage 10

10. Gibt es Überlegungen in Österreich, auf EU-Ebene oder in anderen EU-Staaten eine Insolvenzversicherung für Airlines einzuführen?

a. Wenn ja, wie soll diese aussehen und wann sollte diese eingeführt werden?

b. Wenn nein, warum nicht? Was sind die Unterschiede zum Reiseveranstalter, die eine abweichende Vorgehensweise rechtfertigen?

a. Meines Wissens nach gibt es in Dänemark einen schon vor langem aufgebauten Fonds, der bei Insolvenzen von Airlines Zahlungen leistet. Konkrete weitere Initiativen oder Vorhaben sind meinem Haus nicht bekannt. Legistisch zuständig ist das für Luftfahrt zuständige Ministerium Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

b. Eine verpflichtende Insolvenzabsicherung sieht die Rechtsordnung grundsätzlich dort vor, wo die Insolvenz des Unternehmens typischerweise gravierende ökonomischen Folgen für die/den Konsument*in nach sich ziehen würde. Dies ist etwa bei Insolvenz des Bauträgers nach dem Bauträgervertragsgesetz der Fall.

Bei der Insolvenzabsicherung des Pauschalreise-Veranstalters seit 1990 nach dem EU-Recht war Anliegen des europäischen Gesetzgebers hingegen, Kund*innen die EU-Pauschalreise als eine Art „Sorglospaket“ anzubieten, was zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Reiseindustrie fördern sollte. Dabei spielen auch die besonderen Probleme, die Pauschalreisekund*innen entstehen können, wenn sie sich zum Zeitpunkt der Insolvenz im Ausland befinden, eine Rolle.

Die Erforderlichkeit und der Zuschnitt von Vorsorge für Konsument*innen im Fall einer Insolvenz von Fluglinien wird - gerade angesichts der Covid-19 Krise - unter heutigen Gegebenheiten neu zu bewerten sein.

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Anschober

