

# Rapport

fra

arbejdsgruppen om konkursdækning  
af indkvartering og anden transport  
end flytransport

April 2010

Økonomi- og Erhvervsministeriet

## Indholdsfortegnelse

<b>1. Sammenfatning .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Baggrund for undersøgelsen .....</b>	<b>12</b>
2.1. Arbejdsgruppens kommissorium af 13. maj 2009 .....	12
2.2. Sammensætning af arbejdsgruppen om konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport .....	15
2.3. Arbejdsgruppens arbejde .....	15
<b>3. Afgrænsning af undersøgelsen .....</b>	<b>16</b>
3.1. Datagrundlag for undersøgelsen .....	17
<b>4. Den nuværende rejsegarantiordning, konkurslovgivningen samt andre konkursordninger .....</b>	<b>18</b>
4.1. Dækning af pakkerejser .....	18
4.2. Dækning af flytransport og billeje i udlandet .....	18
4.3. Dækning i andre lande .....	19
4.4. Konkurslovgivningen .....	20
4.5. Ordninger der skal sikre forbrugerne ved konkurs .....	21
4.6. Andre muligheder for at få dækket tab ved konkurs .....	22
4.7. Status for en revision af pakkerejsedirektivet .....	22
<b>5. Markedsforhold og forbrugeradfærd .....</b>	<b>24</b>
5.1. Markedet for rejserelaterede ydelser .....	24
5.1.1. Antallet af dansk etablerede virksomheder, der udbyder indkvartering i Danmark eller i udlandet samt anden transport end flytransport i Danmark .....	25
5.2. Grænseoverskridende køb af indkvartering og anden transport end flytransport .....	26
5.3. Forbrugernes køb af indkvartering og anden transport end flytransport .....	29
5.3.1. Forbrugernes køb af indkvartering .....	29
5.3.2. Forbrugernes køb af anden transport end flytransport .....	30
5.4. Forudbetalinger i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport .....	30
5.4.1. Forudbetalinger i branchen for indkvartering .....	31
5.4.2. Forudbetalinger i branchen for anden transport end flytransport .....	33
<b>6. Udviklingen i omfanget af konkurser i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport .....</b>	<b>35</b>
6.1. Omfanget af konkurser fra 1993 til 2008 .....	35
6.2. Omfanget af konkurser for udbydere af indkvartering i udlandet .....	36
6.3. Konkurshyppigheden i branchen for indkvartering og anden transport end flytransport sammenlignet med den generelle konkurshyppighed .....	37
6.4. Forbrugernes erfaring med konkurser i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport .....	40

<b>7. Administrative, statsfinansielle, konkurrencemæssige og adfærdsmæssige konsekvenser .....</b>	<b>41</b>
7.1. Forventede administrative omkostninger ved konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport.....	41
7.2. Forventede statsfinansielle konsekvenser ved konkursdækning af indkvartering og anden transport ind flytransport.....	43
7.3. Forventede konkurrencemæssige konsekvenser ved konkursdækning af indkvartering og anden transport ind flytransport .....	43
7.4. Forventede adfærdsmæssige konsekvenser .....	45
 <b>Bilag 1: Forbrugerpanelundersøgelse vedr. konkursdækning .....</b>	<b>46</b>
 <b>Bilag 2: Brancheundersøgelse om forudbetalinger i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport .....</b>	<b>67</b>
 <b>Bilag 3: Anvendte branchekoder fra Danmarks statistik .....</b>	<b>71</b>
 <b>Bilag 4: Den anvendte konkursstatistik i afsnit 6 .....</b>	<b>75</b>

## **1. Sammenfatning**

I forbindelse med vedtagelsen af lov om ændring af lov om en rejsegarantifond og lov om finansiel virksomhed<sup>1</sup> drøftede Folketingets partier, hvilke rejseydelser der skulle være konkursdækket hos Rejsegarantifonden.

Det vedtagne lovforslag omfattede flytransport og billeje i udlandet. På baggrund af drøftelserne blev det besluttet, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe, der bl.a. skulle undersøge konkursrisikoen og relevansen af konkursdækning i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport.

### *1.1. Udviklingen i omfanget af konkurser*

Jo større risiko der er for, at en virksomhed i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport går konkurs, jo større er risikoen for, at forbrugeren kan tabe penge, hvis ydelsen er forudbetalt.

Den nuværende økonomiske krise gør, at antallet af konkurser har været stigende siden midten af 2008 og nu ligger på et historisk højt niveau.

Afhængig af hvordan konkurshyppigheden opgøres, ligger den for branchen for indkvartering på mellem 1 pct. og 1,8 pct. og for anden transport end flytransport ligger konkurshyppigheden på mellem 0,9 pct. og 2,4 pct. For dansk etablerede virksomheder, der sælger indkvartering i udlandet, ligger konkurshyppigheden på 1,3 pct.<sup>2</sup>

Arbejdsgruppen har sammenlignet konkurshyppigheden i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport med den generelle konkurshyppighed. Her viser undersøgelsen, at konkurshyppigheden for samtlige virksomheder i 2009 forventes at være på 1,8 pct. Dette skal ses i forhold til konkurshyppighed på 1,8 pct. for indkvarteringsvirksomheder, 2,4 pct. for virksomheder, der udbyder anden transport end flytransport og 1,3 pct for virksomheder, der sælger indkvartering i udlandet. Det bemærkes, at der er tale om små tal for konkurser, hvorfor usikkerheden er betydelig.

Forbrugerpanelundersøgelsen viser forbrugernes erfaringer med konkurs på markedet for indkvartering og anden transport end flytransport. Det vil sige, om de udbydere, som forbrugerne senest havde købt henholdsvis indkvartering og anden transport end flytransport af, var gået konkurs inden ydelsen blev modtaget.

Undersøgelsen viser, at 2 ud af 1.187 forbrugere havde oplevet konkurs på de nævnte områder inden for de seneste 12 måneder. Der kan ikke ud fra disse tal siges noget om den konkrete risiko for, at en forbruger kommer til at opleve en konkurs. Arbejdsgruppen vurderer dog, at risikoen må forventes et være meget lille.

### *1.2. Omfanget af forudbetalinger*

Forbrugerne risikerer kun at lide et tab, hvis forbrugeren har forudbetalt en ydelse, og virksomheden går konkurs inden ydelsen er brugt. Hvis der er et stort antal forudbetalin-

---

<sup>1</sup> Lov nr. 518 af 12. juni 2009

<sup>2</sup> Der henvises til afsnit 6.1, 6.2, og 6.3. for opgørelse af konkurshyppigheden.

ger og summen af disse forudbetalinger er høj, er risikoen for at forbrugeren taber penge således højere, end hvis der ingen forudbetalinger er, eller forudbetalingerne er små.

Undersøgelserne af omfanget af forudbetalinger på markedet for indkvartering og anden transport end flytransport er ikke entydige i deres resultater.

Undersøgelsen hos brancheorganisationerne indikerer, at det for så vidt angår hoteller i Danmark, ikke er hovedreglen, at der forudbetales. Således viser en undersøgelse foretaget af HORESTA<sup>3</sup>, at kun omkring 2 pct. af salget til private udgøres af forudbetalinger. På markedet for feriehusudlejning skønner Feriehusudlejernes Brancheforening<sup>4</sup>, at en stor del af udlejningsbureauerne opkræver forudbetaling for indkvartering. Brancheforeningen oplyser dog, at i tilfælde af at et udlejningsbureau går konkurs, er lejeren beskyttet af lejelovens bestemmelser, således at lejer ikke mister retten til at benytte huset. Danmarks Rejsebureau Forening<sup>5</sup> har oplyst, at stort set al formidlet indkvartering i udlandet er omfattet af forudbetalinger i et eller andet omfang.

Af forbrugerpanelsundersøgelsen fremgår det, at 33 pct. af de forbrugere, som har købt en indkvarteringsydelse til brug for ferie/rejse til brug i Danmark, ikke har betalt forud. 66 pct. har oplyst, at de har betalt hele eller dele af ydelsen på forhånd, heraf har 91 pct. forudbetalt feriehus/lejlighed, 61 pct. har forudbetalt hotel, 42 pct. har forudbetalt campingplads, 57 pct. har forudbetalt vandrehjem og endelig har 35 pct. forudbetalt andre indkvarteringsydelser. 1 pct. svarede ”ved ikke”.

Forbrugerpanelundersøgelsen viser endvidere, at 63 pct. af de adspurgte forbrugere, der havde købt en indkvarteringsydelse, der foregik i udlandet, havde betalt helt eller delvist forud. Det tilsvarende tal for indkvarteringsydelser, der foregik i Danmark, var 56 pct.

Undersøgelsen viser, at 66 pct. af de adspurgte forbrugere, som havde købt indkvartering hos en dansk virksomhed, havde betalt indkvarteringen helt eller delvist forud. Det tilsvarende tal for indkvartering købt hos en udenlandsk etableret udbyder var 51 pct. Disse resultater kunne tyde på, at indkvartering i udlandet købt hos en dansk etableret udbyder i højere grad bliver betalt forud end indkvartering i udlandet købt af en udenlandsk udbyder.

Både brancheundersøgelsen og forbrugerpanelundersøgelsen viser således, at den altovervejende hovedregel er, at feriehus/lejlighed forudbetales. Dette skal ses i lyset af, at de forbrugere der lejer feriehus i Danmark er beskyttet af lejelovens regler. De forbrugere, der lejer indkvartering i udlandet gennem enten en dansk eller udenlandsk etableret virksomhed, er ikke beskyttet af lejeloven og kan derfor risikere at miste deres forudbetaling.

For så vidt angår forudbetaling til hoteller, er der store afvigelser mellem brancheundersøgelsen og forbrugerpanelundersøgelsen. En del af forklaringen kan være, at nogle af de forbrugere, der har booket via internet-hotelportaler, er blevet opkrævet forudbetaling.

---

<sup>3</sup> HORESTA er hotel-, restaurant- og turisterhvervets landsdækkende brancheorganisation.

<sup>4</sup> Feriehusudlejernes Brancheforening repræsenterer udlejningsbureauer, der formidler lejeaftaler mellem lejer og husejer.

<sup>5</sup> Danmarks Rejsebureau Forening repræsenterer danske udbydere af indkvartering i udlandet.

I forhold til camping og vandrehjem er der under 50 pct. af forbrugerne, der har forudbetalt disse ydelser.

For så vidt angår anden transport end flytransport, er det svært direkte at sammenligne resultaterne af brancheundersøgelsen og forbrugerpanelundersøgelsen.

Forbrugerpanelsundersøgelsen viser, at 69 pct. af forbrugerne har betalt hele eller dele af rejsen forud, mens 29 pct. ikke har betalt forud og 2 pct. er usikre på, om de har betalt forud. I forhold til hvilke typer transportydelser der er blevet betalt forud, viser undersøgelsen, at 80 pct. har forudbetalt bustransport, 79 pct. har forudbetalt togtransport, 60 pct. har forudbetalt færgetransport mens 50 pct. har forudbetalt billeje i Danmark.

### *1.3. Relevansen af konkursdækning og vurdering af effekten af nationale danske initiativer*

Helt overordnet set er der forskel på markedet for indkvartering og for anden transport end flytransport. Markedet for indkvartering opererer generelt på almindelige markedsvilkår.

For så vidt angår markedet for anden transport end flytransport, er der tale om flere forskellige markeder. En del af markedet, som fx turistbusser, færgeoverfarter til udlandet, fungerer generelt også på almindelige markedsvilkår.

En anden del af markedet som fx den kollektive bus- og togtransport i Danmark udføres som en offentlig serviceforpligtelse, hvor den offentlige myndighed yder driftstilskud. Det betyder, at trafikselskaberne er offentlige organer og dermed uden risiko for negative effekter af eventuelle konkurser, ligesom forudbetalte kort mv. købt hos et trafikselskab eller en jernbaneoperatør med takstkompetence vil bevare gyldigheden i den aftalte periode. Derudover udføres hovedparten af indenrigs færgefarten som offentlig serviceforpligtelse, der baserer sig på den offentlige udbyders kontrakter med operatører som modtager tilskud til driften. Det betyder, at hvis én operatør går konkurs, vil denne operatør blive erstattet af en anden. Billetsystem og billetindtægter er oftest udbyderens, hvorfor operatørers konkurser ikke påvirker forbrugeres eventuelle forudbetalte ydelser.

En dansk rejsegarantiordning, der sikrer konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport, kan alene omfatte rejseudbydere, der er etableret i Danmark, da der ikke fra dansk side kan lovgives om, hvordan udenlandsk etablerede udbydere af indkvartering og anden transport end flytransport sikrer deres kunder.

Hvis de lande som forbrugeren køber ydelserne i, har en konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport, vil disse forbrugere imidlertid være dækket af disse ordninger. Kortlægningen af andre landes rejsegarantiordninger viser imidlertid, at indkvartering ikke er konkursdækket i hverken Danmark, England, Frankrig, Irland, Norge, Spanien eller Sverige. For så vidt angår anden transport end flytransport viser undersøgelsen, at det ikke er dækket i Danmark, England, Frankrig, Norge, Spanien og Sverige. I Irland er andre transportydelser end flytransport til en destination uden for Irland dækket. Der tegner sig således et billede på tværs af de undersøgte lande af, at

indkvartering og anden transport end flytransport som udgangspunkt ikke er konkursdækket.

Da der således som udgangspunkt ikke er konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport i andre lande, vil de danske forbrugere, der køber hos en udenlandsk etableret udbyder, ikke være dækket af en eventuel dansk rejsegarantiordning på disse områder. Det er imidlertid vanskeligt at finde præcise data for, hvor mange forbrugere der køber indkvartering og anden transport end flytransport i udlandet.

Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at 57 pct. af forbrugerne svarede, at de havde købt indkvarteringen hos en dansk virksomhed, og 40 pct. svarede, at de havde købt den hos en udenlandsk virksomhed. De tilsvarende tal for køb af anden transport end flytransport viser, at 80 pct. af de adspurgte svarede, at de havde købt transporten hos en dansk virksomhed, mens 18 pct. svarede, at de havde købt den hos en udenlandsk virksomhed. Der er således umiddelbart stor forskel på, hvor forbrugerne køber indkvartering og anden transport end flytransport. Forbrugerpanelundersøgelsen viser således, at det er normalt at købe indkvartering i udlandet, hvorimod det forekommer sjældnere, når der er tale om transport. Det reelle tal for hvor mange forbrugere, der har købt indkvarteringen eller transportydelsen i udlandet, kan være højere, end resultatet af forbrugerpanelundersøgelsen viser, da det kan være vanskeligt for forbrugeren at vide, om ydelsen er købt i en virksomhed etableret i udlandet, da en del af disse sider er på dansk.

Tal fra en undersøgelse foretaget for EU-Kommissionen viser, at internetsalget af rejseydelser steg 17 pct. fra 2007 til 2008. En yderligere stigning på 12 pct. forventes fra 2008 til 2009. Hvis internetmarkedet deles op i forskellige rejseydelser, viser undersøgelsen, at hoteller og anden indkvartering udgjorde 19,5 pct. af handlen med rejseydelser på internettet, mens togtransport udgjorde 7,5 pct. og biludlejning og bilfærger udgjorde 4 pct.

Tal fra en anden undersøgelse foretaget af EU-Kommissionen viser, at 23 pct. af de danske forbrugere havde foretaget et grænseoverskridende køb i 2006. Undersøgelsen viser endvidere, at det mest købte produkt via internettet i 2006 var ”rejse og indkvartering”, som 42 pct. af de adspurgte havde købt via internettet.

Det samlede resultat af undersøgelserne kan indikere, at netop markedet for rejse- og indkvarteringsydelser er forholdsvis grænseoverskridende.

EU-Kommissionen er i gang med at undersøge, om der skal ændres i pakkerejsedirektivet. Kommissionen har oplyst, at der i efteråret 2010 vil blive fremsat et forslag til revision af pakkerejsedirektivet. Kommissionen arbejder pt. på at afdække, hvorvidt pakkerejsedirektivet også skal indeholde regler om konkursdækning af såkaldte ”dynamiske pakkerejser” samt flybilletter.

#### *1.4. De administrative og statsfinansielle konsekvenser samt konkurrencemæssige aspekter*

For at kortlægge konsekvenserne af en eventuel konkursordning, har arbejdsgruppen identificeret og beskrevet de administrative, statsfinansielle, konkurrencemæssige og adfærdsmæssige konsekvenser af en sådan ordning.

Undersøgelsen viser, at de løbende administrative byrder for indkvarteringsvirksomheder vil være på ca. 20 mio. kr. om året.

For så vidt angår de administrative byrder for virksomheder, der udbyder anden transport end flytransport, viser undersøgelsen, at de løbende administrative byrder vil være på ca. 16 mio. om året. Det bemærkes, at det for anden transport end flytransport er svært at skelne mellem transport som forbrugerne benytter til daglig befordring og til ferie/rejseformål. Derfor er alle former for anden transport end flytransport inkluderet i kortlægningen af de administrative konsekvenser.

Udover disse løbende administrative byrder må der yderligere forventes væsentlige omstillingsomkostninger for virksomhederne. Dette kan fx være i forbindelse med ændringer af hotellernes it-systemer.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at virksomhedernes omkostninger ved de administrative byrder og omstillingsomkostningerne i sidste ende vil blive overvæltet på forbrugerne.

Undersøgelsen viser, at der kun vil være risiko for små statsfinansielle konsekvenser, hvis der indføres en konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport.

I henhold til den nuværende lovgivning kan økonomi- og erhvervsministeren med tilslutning fra Folketingets Finansudvalg stille garanti for lån optaget af fonden til opfyldelse af fondens forpligtelser, såfremt der ikke er penge nok i fonden.

Hvis indkvartering og anden transport end flytransport skal konkursdækkes, vil det medføre, at det beløb, som Rejsegarantifonden kan risikere at skulle dække som følge af konkurser, vil stige.

En udvidelse af ordningen vil således kunne påføre staten en øget risiko for at skulle stille garanti for lån til Rejsegarantifonden. Det skal dog bemærkes, at fonden vil skulle betale et sådan lån tilbage.

De konkurrencemæssige konsekvenser af konkursordningen vil blandt andet afhænge af, hvordan det eller de relevante markeder afgrænses. Ordningen vil kun kunne forvride konkurrencen i konkurrenceretlig forstand i det omfang to eller flere virksomheder som følge af ordningen stilles indbyrdes forskelligt på det samme marked.

De konkurrencemæssige konsekvenser af konkursordningen vil endvidere afhænge af, hvordan forbrugerne opfatter ordningen. Forbrugernes reaktion på ordningen vil i høj grad være bestemt af forbrugerens individuelle præferencer. Det må dog generelt antages, at forbrugernes reaktion bestemmes af, hvordan prisen for ordningen og værdien af ordningen hænger sammen. Hvis forbrugeren vurderer værdien af ordningen til at overstige den pris, som ordningen koster, vil forbrugerne opfatte ordningen som et gode. I den situation vil rejseudbydere, der er omfattet af ordningen, opnå en konkurrencemæssig fordel i forhold til udbydere, der ikke er omfattet af ordningen, hvis udbydere i øvrigt konkurrerer på samme marked. Omvendt vil ordningen blive opfattet som en belastning for forbrugerne, hvis prisen overstiger værdien af ordningen. Udbydere omfattet af ordningen vil da



opnå en konkurrencemæssig ulempe i forhold til udbydere, som ikke er omfattet af ordningen.

### 1.5. Oversigt over hovedkonklusionerne

	<b>Indkvartering</b>	<b>Anden transport</b>
<b>Generelt om markedet</b>	Markedet for indkvartering opererer generelt på almindelige markedsvilkår.	<p>En del af markedet, som fx turistbusser, færgeoverfarter til udlandet, fungerer generelt også på almindelige markedsvilkår.</p> <p>En anden del af markedet som fx den kollektive bus- og togtransport samt indenrigs færgefart i Danmark udføres som en offentlig serviceforpligtelse. Det betyder, at trafikskaberne er offentlige organer og dermed uden risiko for negative effekter af eventuelle konkurser, ligesom forudbetalte kort mv. vil bevare gyldigheden i den aftalte periode.</p>
<b>Omfanget af konkurser</b>	<p>Afhængig af hvordan konkurshyppigheden opgøres, ligger den for branchen for indkvartering på mellem 1 pct. og 1,8 pct. For dansk etablerede virksomheder, der sælger indkvartering i udlandet, ligger konkurshyppigheden på 1,3 pct.</p> <p>Den forventede for konkurshyppighed for samtlige virksomheder i 2009 var på 1,8 pct.</p> <p>Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at 2 ud af 1.187 forbrugere, der havde købt indkvartering eller transportydelser, havde oplevet konkurs inden for de seneste 12 måneder.</p>	<p>Afhængig af hvordan konkurshyppigheden opgøres, ligger den for branchen for anden transport på mellem 0,9 pct. og 2,4 pct.</p> <p>Den forventede konkurshyppigheden for samtlige virksomheder i 2009 var på 1,8 pct.</p> <p>Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at 2 ud af 1.187 forbrugere, der havde købt indkvartering eller transportydelser, havde oplevet konkurs inden for de seneste 12 måneder.</p>
<b>Omfanget af forudbetalinger</b>	<p>En undersøgelse foretaget af HORESTA viser, at omkring 2 pct. af salget til private udgøres af forudbetalinger.</p> <p>Feriehusudlejernes Brancheforening skønner, at en stor del af udlejnings-</p>	<p>Forbrugerpanelsundersøgelsen viser, at</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 69 pct. af forbrugerne har betalt rejsen forud.</li> <li>• 29 pct. har ikke betalt forud.</li> <li>• 2 pct. er usikre på, om de har betalt forud.</li> </ul>

	<p>bureauerne opkræver forudbetaling for indkvartering.</p> <p>Danmarks Rejsebureau Forening har oplyst, at stort set al formidlet indkvartering i udlandet er omfattet af forudbetalinger.</p> <p>Forbrugerpanelsundersøgelsen viser, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 61 pct. har forudbetalt hotel.</li> <li>• 91 pct. har forudbetalt feriehus/lejlighed, 42 pct. har forudbetalt campingplads.</li> <li>• 57 pct. har forudbetalt vandrehjem.</li> <li>• 35 pct. forudbetalt andre indkvarteringsydelse.</li> <li>• 63 pct. har forudbetalt indkvarteringsydelse, der foregik i udlandet.</li> </ul>	<p>I forhold til hvilke typer transportydelser der er blevet betalt forud, viser undersøgelsen, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 80 pct. har forudbetalt bus-transport.</li> <li>• 79 pct. har forudbetalt tog-transport.</li> <li>• 60 pct. har forudbetalt færge-transport.</li> <li>• 50 pct. har forudbetalt billeje i Danmark.</li> </ul>
<b>Effekten af nationale danske initiativer</b>	<p>Indkvartering er ikke konkursdækket i hverken Danmark, England, Frankrig, Irland, Norge, Spanien eller Sverige.</p> <p>Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 57 pct. havde købt indkvarteringen hos en dansk virksomhed.</li> <li>• 40 pct. svarede, at de havde købt den hos en udenlandsk virksomhed.</li> </ul>	<p>Anden transport er ikke konkursdækket i Danmark, England, Frankrig, Norge, Spanien og Sverige.</p> <p>I Irland er anden transport til en destination uden for Irland dækket.</p> <p>Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 80 pct. havde købt transporten hos en dansk virksomhed,</li> <li>• 18 pct. havde købt transporten hos en udenlandsk virksomhed</li> </ul>
<b>Administrative konsekvenser</b>	<p>Undersøgelsen viser, at de løbende administrative byrder for indkvarteringsvirksomheder vil være på ca. 20 mio. kr. om året.</p>	<p>For så vidt angår de administrative byrder for virksomheder, der udbyder anden transport end fly-transport, viser undersøgelsen, at de løbende administrative byrder vil være på ca. 16 mio. om året.</p>

### 1.6. Arbejdsgruppens samlede konklusion

Der er arbejdsgruppens vurdering, at undersøgelsen ikke viser et behov for konkursdækning på de undersøgte områder.

Behovet for konkurssikring på områderne skal efter arbejdsgruppens opfattelse primært vurderes i forhold til to parametre, nemlig omfanget af forudbetalinger og konkursrisikoen.

For så vidt angår feriehus/lejlighed er der en stor andel af forbrugere, der betaler forud, og dermed kan risikere at miste deres penge, såfremt udbyderen går konkurs inden ydelsen er leveret.

Omvendt kan det i forhold til store dele af transportsektoren konkluderes, at konkursdækning ikke vil være relevant, da den ofte udføres som en offentlig serviceforpligtelse, hvor forbrugere ikke risikerer at tabe penge.

Det vil ikke være alle danske forbrugere, der ville være omfattet af en eventuel konkursdækning, da undersøgelsen tyder på, at mange køber rejse- og indkvarteringsydelser i andre lande, som under alle omstændigheder ikke kunne blive konkursdækket efter danske regler. Til gengæld ville de udenlandske forbrugere, der køber ydelserne hos en dansk udbyder, blive omfattet af en eventuel dansk konkursdækning.

Samtidig viser tallene for konkurshyppigheden i brancherne for indkvartering og anden transport, at virksomheder i disse brancher ikke har en særlig risiko for at gå konkurs i forhold til virksomheder i andre brancher. Den lave konkursrisiko for virksomheder, der udbyder indkvartering og anden transport, taler således imod at indføre konkursdækning i disse brancher.

Hvis der indføres konkursdækning af indkvartering og anden transport, vil Danmark gå længere end den konkursbeskyttelse, der er i andre EU lande. Samtidig ville konkursdækningen medføre betydelige administrative byrder for virksomhederne, og en sådan ordning kan derfor være med til at forringe de danske virksomheders konkurrenceevne.

Endelig er EU-Kommissionen i gang med at undersøge, om der skal ændres i pakkerejsedirektivet. Kommissionen har oplyst, at der i efteråret 2010 vil blive fremsat et forslag til revision af pakkerejsedirektivet. Kommissionen arbejder pt. på at afdække, hvorvidt pakkerejsedirektivet også skal indeholde regler om konkursdækning af såkaldte ”dynamiske pakkerejser” samt flybilletter.

Dertil kommer, at en forbruger, der har købt indkvartering eller anden transport med et internationalt betalingskort direkte hos en udbyder, og hvor udbyderen går konkurs, kan gøre indsigelse via sin bank, hvorefter banken vil søge at få dækket kortholders tab.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at resultaterne af arbejdsgruppens undersøgelse samlet set ikke lægger op til, at der indføres konkursdækning på disse områder.

## **2. Baggrund for undersøgelsen**

I forbindelse med vedtagelsen af lov om ændring af lov om en rejsegarantifond og lov om finansiel virksomhed<sup>6</sup> drøftede Folketingets partier hvilke rejseudgifter, der skulle være konkursdækket hos Rejsegarantifonden.

Det fremsatte og vedtagne lovforslag omfattede flytransport og billeje i udlandet. På baggrund af drøftelserne blev det besluttet, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe, der bl.a. skulle undersøge konkursrisikoen og relevansen af konkursdækning i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport.

### *2.1. Arbejdsgruppens kommissorium af 13. maj 2009*

#### ”1. Baggrund

Sterlings konkurs den 29. oktober 2008 gav anledning til overvejelser om udvidelse af Rejsegarantifondens dækningsområde.

I dag får forbrugerne dækket deres tab af Rejsegarantifonden, hvis de har købt en pakkerejse af en dansk rejsearrangør, der går konkurs. Den gældende lov betyder således, at pakkerejser er konkursdækket, mens individuelt erhvervede flyrejser, anden transport og indkvartering ikke er omfattet.

Den gældende lov blev indført i 1979, og med vedtagelsen af pakkerejsedirektivet i 1990 blev reglerne harmoniseret på tværs af EU-landene, bl.a. ud fra et ønske om at sikre ens regler om forbrugerbeskyttelse. I den forbindelse blev reglerne om konkursbeskyttelse fastsat således, at rejsearrangører og formidlere af pakkerejser skal stille en garanti, som kan sikre, at forbrugerne får pengene tilbage i tilfælde af insolvens eller konkurs. Således har man på EU-plan valgt en helt særlig form for forbrugerbeskyttelse på dette område ved at konkurssikre forbrugerens ferierejser (transport, indkvartering og andre turistmæssige ydelser), når de er købt som en pakkerejse. Indkvartering og anden transport er således allerede i dag omfattet, når de er en del af en pakkerejse.

Da reglerne blev indført, var forbrugernes typiske rejsemåde pakkerejser. Siden da har forbrugernes rejsemønstre ændret sig, så der i dag er et stigende antal kunder, der selv sammensætter deres rejse – typisk via internettet. Konsekvensen af ændringerne i forbrugernes adfærd på rejsemarkedet er, at stadig flere ferierejser ikke er dækket af Rejsegarantifonden.

Det er på nuværende tidspunkt uvist, om og hvornår der kommer fælles europæiske regler på området. EU-Kommissionen undersøger pt., om der skal ændres i pakkerejsedirektivet. Kommissionen udsendte i august 2007 et arbejdsdokument med en række spørgsmål til direktivet. Danmark afgav i februar 2008 høringssvar, hvor det bl.a. blev påpeget, at det i forbindelse med en eventuel revision af direktivet bør overvejes, om der er behov for en udvidelse af direktivets anvendelsesområde, således at enkelt stående ydelser også bliver omfattet.

---

<sup>6</sup> Lov nr. 518 af 12. juni 2009

For at sikre forbrugerne en bedre beskyttelse i forbindelse med ferierejser har økonomi- og erhvervsministeren fremsat forslag til ændring af reglerne om rejsegaranti.

Lovforslag L 180 om ændring af lov om en rejsegarantifond mv. blev fremsat den 31. marts 2009 og 1. behandlet i Folketinget den 17. april 2009. Forslaget indebærer en udvidelse af rejsegarantiordningen, således at der indføres konkursdækning for flyrejser og billeje i udlandet købt hos en dansk etableret rejseudbyder. Lovforslaget medfører, at det bliver obligatorisk for dansk etablerede udbydere af flytransport og billeje i udlandet at tilbyde konkursdækning til deres kunder. Udbydere skal stille garanti og betale et administrationsbidrag til Rejsegarantifonden. Det er derimod frivilligt om kunderne ønsker at tilvælge en sådan konkursdækning. De kunder, der tilvælger konkursdækning, skal betale et beløb herfor (ca. 20 kr.).

Lovforslaget omfatter rejseudbydere, der er etableret i Danmark. I Danmark kan vi ikke lave regler for, hvordan udenlandske virksomheder skal sikre deres kunder. Derfor er det kun danske udbydere af flytransport og billeje i udlandet, der vil være omfattet af ordningen. Det vurderes desuden ikke at være hensigtsmæssigt at give udenlandsk etablerede rejseudbydere mulighed for frivilligt at tilmelde sig den danske rejsegarantiordning. Det vil være meget vanskeligt for Rejsegarantifonden at føre et effektivt tilsyn med udenlandske rejseudbydere, der frivilligt lader sig registrere i fonden. Derudover vil det være meget svært for fonden at fastsætte og håndhæve kravene til garantistillelse over for udenlandske virksomheder. Samtidig ville den danske stat i praksis komme til at stille en konkursgaranti for alle udenlandske flyselskaber og rejseudbydere, der havde tilsluttet sig ordningen. Såfremt en udenlandsk rejseudbyder etablerer sig i Danmark, vil udbyderen skulle registreres i fonden og stille garanti og dermed være omfattet af ordningen.

Det vurderes endvidere ikke hensigtsmæssigt at indføre en generel passagerafgift/en gebyrordning, således at alle passagerer, der flyver fra en dansk lufthavn, skulle betale til ordningen og dermed være dækket. For det første fordi ordningen ville komme til at omfatte udenlandske besøgende som fx turister mv. fra andre lande, således at den danske stat gennem muligheden for at yde et statsgaranteret lån til Rejsegarantifonden i sidste ende vil kunne komme til at konkurrere alle turister og erhvervsrejsende, der besøger Danmark. For det andet vil danskere, der flyver fra udenlandske lufthavne i fx Malmø eller Hamborg, ikke være omfattet, uanset at rejseydelsen er købt hos en dansk etableret udbyder. For det tredje vil en generel passagerafgift indebære, at luftfartselskaberne ikke vil skulle stille garanti til fonden, da det ikke vil være muligt at pålægge og håndhæve, at udenlandske selskaber skal stille garanti til fonden. Det vil betyde, at fonden ikke vil kunne få dækket en del af sit tab gennem de stillede garantier. Det betyder, at der er større risiko for, at den danske stat gennem et statsgaranteret lån til fonden, vil skulle konkurrere samtlige billetter købt hos flyselskaber og rejseudbydere, der flyver fra Danmark.

I forbindelse med de politiske forhandlinger har der været indgående drøftelser om omfanget af garantiordningen, herunder hvorvidt indkvartering og anden transport end flytransport skulle omfattes. Det er umiddelbart regeringens vurdering, at dette ville indebære en række afgrænsningsvanskeligheder og væsentlige administrative byrder for

de omfattede virksomheder. Indkvartering og anden transport end flytransport er derfor ikke en del af det fremsatte lovforslag.

Der er imidlertid flere komplekse og vigtige problemstillinger, som det vil være relevant at se nærmere på. Der vil derfor blive nedsat en arbejdsgruppe, der bl.a. skal se på omfanget og konkursrisikoen i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport.

## 2. Indhold

Analysen af dels antallet af forudbetalinger på områderne, dels den potentielle konkursrisiko på områderne, skal indgå i arbejdsgruppens arbejde.

Det lægges til grund, at der alene kan være behov for at beskytte de forbrugere, der har forudbetalt ydelsen, og som potentielt kan miste denne forudbetaling. I forhold til indkvartering er det branchens vurdering, at forudbetaling ikke er almindeligt i forbindelse med indkvartering. Den potentielle risiko for, at forbrugerne mister penge og Rejsegarantifonden dermed belastes i forbindelse med indkvartering, er derfor alt andet lige mindre. Endvidere er den potentielle risiko for, at forbrugerne mister penge og Rejsegarantifonden dermed belastes i forbindelse med anden transport (som fx tog og skib) mindre, idet konkursrisikoen for selskaber, der opererer på disse områder, umiddelbart må vurderes som mindre.

Arbejdsgruppen skal udarbejde en analyse, som skal indeholde følgende elementer:

- Udviklingen i omfanget af konkurser på områderne.
- Omfanget af forudbetalinger på områderne.
- Vurdering af effekten af nationale danske initiativer.
- Identificere relevansen af konkursdækning.
- Identificere og beskrive de administrative og statsfinansielle konsekvenser samt konkurrencemæssige aspekter.

Der er mange aspekter, der skal tages hensyn til i forhold til kortlægningen. Som nævnt er der i dag flere og flere forbrugere, der selv sammensætter deres rejse, og fx bestiller hotellet i Italien eller Frankrig direkte over internettet hos den italienske eller franske udbyder. Som nævnt kan vi i Danmark ikke lave regler for, hvordan udenlandske virksomheder skal sikre deres kunder.

Analysen skal indeholde en kortlægning af branchen for indkvartering mv., herunder konkursudviklingen i branchen.

Forbrugerne risikerer som nævnt kun at lide tab, når der er sket forudbetaling. Derfor skal omfanget af forudbetalinger i forbindelse med køb af indkvartering mv. belyses. Det skal også belyses, hvor stort et problem den fremadrettede konkursrisiko ventes at blive for forbrugerne.

Formålet med en konkursdækning af indkvartering mv. ville være at konkurssikre forbrugerne i forhold til rejserelaterede ydelser. Markedet for rejserelaterede ydelser er interna-

tionalt, men i Danmark kan vi ikke lave regler for, hvordan udenlandske virksomheder skal sikre deres kunder. Der skal derfor foretages en vurdering af effekten af evt. nationale initiativer.

Endvidere skal analysen identificere relevansen af konkursdækning for de forskellige områder. Der skal tages udgangspunkt i, at forbrugerne stadig skal have et incitament til at forholde sig bevidst/ kritisk til overvejelser om køb af indkvartering mv.

Endelig skal analysen identificere og beskrive de administrative og statsfinansielle konsekvenser samt konkurrencemæssige aspekter.

Der kan endvidere inddrages udenlandske erfaringer.

### 3. Organisering

Der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af Økonomi- og Erhvervsministeriet og Finansministeriet, der skal udarbejde analysen. Andre ministerier vil blive inddraget efter behov. Brancheorganisationer, relevante aktører og Forbrugerrådet vil blive inddraget løbende i forbindelse med arbejdet.

### 4. Tidsplan

Analysen forventes at være færdig inden udgangen af 2009.”

#### *2.2. Sammensætning af arbejdsgruppen om konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport*

Arbejdsgruppens medlemmer:

Kontorchef Kenneth Skov Jensen (formand), Forbrugerstyrelsen  
Chefkonsulent Joakim Søndergaard Hansen, Finansministeriet  
Specialkonsulent Christine Maxner, Økonomi- og Erhvervsministeriet

Sekretariat:

Chefkonsulent Signe Schmidt, Forbrugerstyrelsen  
Fuldmægtig Susanne Aamann, Forbrugerstyrelsen

#### *2.3. Arbejdsgruppens arbejde*

Der er til brug for arbejdsgruppens analyser indhentet oplysninger fra branchen jf. afsnit 3.1. Der har derudover været afholdt et møde med Campingrådet, Danske Busvognmænd, Dansk Rejsebureauforeningen, DI transport, Feriehusudlejernes Brancheforening, Forbrugerrådet, HORESTA og Rederiforeningen om resultaterne af arbejdsgruppens undersøgelser.

### 3. Afgrænsning af undersøgelsen

Arbejdsgruppen skal i følge kommissoriet undersøge konkursrisikoen og relevansen af konkursdækning i forbindelse med de rejserelaterede ydelser, der ikke er omfattet af rejsegarantiordningen i dag, det vil sige indkvartering og anden transport end flytransport.

Arbejdsgruppens opgave er således at foretage en undersøgelse og kortlægning af brancherne. Arbejdsgruppens afrapportering indeholder således ikke anbefalinger til, om der skal indføres konkursdækning af indkvartering eller anden transport end flytransport.

Arbejdsgruppen har taget udgangspunkt i, at en eventuel ordning for konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport vil skulle baseres på de principper, som er gældende for ordningen for konkursdækning af flytransport. Det vil sige, at det ville være obligatorisk for dansk etablerede udbydere at tilbyde forbrugere dækning af Rejsegarantifonden, men frivilligt om forbrugerne mod betaling af et bidrag tilvælger dækningen. I ordningen skelnes der ikke mellem, om indkvarteringsydelsen er blevet købt eller brugt af en dansk eller udenlandsk forbruger. Alle forbrugere – uanset nationalitet – vil således være omfattet af en eventuel konkursdækning.

Arbejdsgruppens afrapportering og undersøgelse har taget udgangspunkt i nedenstående kriterier og afgrænsning for indkvartering og anden transport end flytransport.

#### Indkvartering

Arbejdsgruppen har taget udgangspunkt i, at en eventuel konkursdækning af indkvartering skal omfatte udbydere af overnatning på hotel, feriehus/-lejlighed, camping og vandrehjem, som er etableret i Danmark.

Da en konkursdækning alene vil kunne gælde for dansk etablerede virksomheder, har arbejdsgruppen undersøgt, i hvilket omfang danske forbrugere køber indkvartering hos henholdsvis dansk eller udenlandsk etablerede udbydere.

Der er i afrapporteringen skelnet mellem ydelser købt hos dansk etablerede udbydere til brug i Danmark og ydelser købt af dansk etablerede udbydere til brug i udlandet. Undersøgelsen dækker således også over de såkaldte kørselvferier, hvor forbrugeren køber indkvartering i udlandet hos en dansk udbyder og selv kører til destination.

#### Anden transport end flytransport

Arbejdsgruppen har taget udgangspunkt i, at en eventuel konkursdækning af anden transport end flytransport skal omfatte udbydere af færge-/skibstransport, busstransport, togtransport og billeje i Danmark udbudt af en dansk etableret virksomhed.

Baggrunden for at anden transport, som fx bus, også er medtaget er, at disse transportmidler både kan bruges til den daglige befordring og som ferietransport.



Da en konkursdækning alene vil kunne gælde for dansk etablerede virksomheder, har arbejdsgruppen undersøgt, i hvilket omfang danske forbrugere køber anden transport end flytransport hos henholdsvis dansk eller udenlandsk etablerede udbydere.

Der er i afrapporteringen ikke skelnet mellem, om transporten foregik i Danmark eller gik til udlandet.

### *3.1. Datagrundlag for undersøgelsen*

Til brug for udarbejdelse af undersøgelser i denne rapport er der foretaget en forbrugerpanelundersøgelse af Gallup i perioden 9. til 15. oktober 2009. Forbrugerpanelet er repræsentativt sammensat i forhold til den danske befolkning på køn, alder, uddannelse og geografi. I alt har 1.187 respondenter deltaget i undersøgelsen. Resultatet af undersøgelsen fremgår af bilag 1.

Derudover har arbejdsgruppen anmodet en række brancheorganisationer og relevante virksomheder om at oplyse om omfanget af forudbetalinger i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport. Resultatet af undersøgelsen fremgår af bilag 2.

Endvidere er der indhentet data fra Danmarks Statistik vedrørende antallet af virksomheder. Danmarks Statistik har to statistikker, der kan anvendes som kilde til antal af virksomheder: "Firmaernes køb og salg" og "generel firmastatistik". Firmaernes køb og salg baserer sig på momsindberetninger og har den begrænsning, at kun momsregistrerede virksomheder er talt med. Det er ikke nødvendigt at være momsregistreret for at gå konkurs. Den generelle firmastatistik baserer sig på regnskabsstatistikken. Den generelle firmastatistik udkommer først halvandet år efter referenceperiodens udløb, og er derfor ikke anvendelig til kortlægning af den seneste konjunkturudvikling. Rapporten baserer sig som udgangspunkt på firmaernes køb og salg. Hvor dette udgangspunkt er fraveget, er dette oplyst, og der er redegjort for baggrunden herfor. De indhentede data findes i bilag 3.

Der er ligeledes indhentet data fra Danmarks Statistik vedrørende antallet af konkurser. De indhentede data findes i bilag 3. Der er ligeledes indhentet data fra Experian vedrørende antallet af konkurser.

For at belyse konkursrisikoen er der også indhentet data fra Nationalbanken.

Endelig er der inddraget relevante allerede eksisterende undersøgelser og data.

#### **4. Den nuværende rejsegarantiordning, konkurslovgivningen samt andre konkursordninger**

I dette afsnit beskrives den nuværende rejsegarantiordning, i hvilket omfang indkvartering og anden transport end flytransport er dækket i andre lande, den generelle konkurslovgivning, ordninger der sikrer forbrugerne ved konkurs samt status for en revision af pakkerejse-direktivet.

##### *4.1. Dækning af pakkerejser*

Rejsegarantifonden blev oprindeligt oprettet ved lov i 1979 for at sikre danske pakkerejsekunder mod de uheldige konsekvenser af en rejsearrangørs konkurs. Fonden er en privat selvejende institution og har registret 639 rejsearrangører<sup>7</sup>.

I 1990 trådte pakkerejse-direktivet<sup>8</sup> i kraft. Direktivet medførte, at alle EU-lande var forpligtet til at sikre, at kunder, der havde købt pakkerejser, skulle sikres hjemrejse eller tilbagebetaling af forudbetalte beløb i tilfælde af rejsearrangørens insolvens eller konkurs. I Danmark sker det via Rejsegarantifonden, der er en kollektiv ordning.

Alle udbydere af pakkerejser er efter lov om en rejsegarantifond forpligtet til at være registreret i fonden og til at stille garanti over for fonden i overensstemmelse med lovens regler om garantistillelse.

Rejsegarantifondens formål er at sørge for, at alle kunder, som har købt en pakkerejse og er strandet på et rejsemål som følge af en rejsearrangørs (eller en formidler for en udenlandsk arrangørs) konkurs eller insolvens, bliver transporteret hjem uden ekstraomkostninger, og at kunder, der har forudbetalt deres rejser, får deres penge tilbagebetalt. Garantifonden skal endvidere sikre, at kunden ikke har ekstraudgifter i forbindelse med allerede betalt overnatning.

Som en pakkerejse anses et rejsearrangement, hvor kunder køber en kombination af minimum to af følgende elementer:

- a) transport,
- b) indkvartering eller
- c) anden væsentlig turistmæssig ydelse.

Alle kunder, der eksempelvis køber en kombination af fly og indkvartering eller fly og anden væsentlig turistmæssig ydelse, er således dækket af Rejsegarantifonden. Det er et krav, at hele pakkerejsen købes samlet hos samme virksomhed. Økonomisk kompensation ydes, hvis arrangørens økonomiske forhold har medført, at et rejsearrangement ikke kan påbegyndes, eller hvis det afbrydes.

##### *4.2. Dækning af flytransport og billeje i udlandet*

Den 1. januar 2010 udvides Rejsegarantifondens dækningsområde.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Pr. 30. november 2009. Kilde: Rejsegarantifonden.

<sup>8</sup> Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure.

<sup>9</sup> Lov nr. 518 af 12. juni 2009.

Udvidelsen betyder, at det bliver obligatorisk for udbydere af flytransport og billeje i udlandet at tilbyde forbrugere dækning af Rejsegarantifonden. Det bliver frivilligt, om forbrugerne mod betaling af et mindre bidrag vil tilvælge dækningen.

Den nuværende Rejsegarantifond udvides således til at dække flytransport og billeje i udlandet.

#### 4.3. Dækning i andre lande

En dansk ordning, der sikrer konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport, vil som nævnt kun gælde for dansk etablerede virksomheder. Hvis den danske forbruger køber de pågældende ydelser i udlandet, vil de således ikke være dækket efter den danske ordning. De danske forbrugere vil således kun være dækket, hvis det land, hvor de køber ydelserne, har en tilsvarende konkursdækning.

På den baggrund er der indhentet oplysninger om, om anden transport end flytransport og indkvartering er konkursdækket i Danmark, England, Irland, Frankrig, Norge, Spanien og Sverige<sup>10</sup>. Landene er valgt ud fra, at de enten er populære feriemål blandt danske forbrugere<sup>11</sup> eller det er lande som Danmark normalt sammenligner sig med.

Tabel 4.1.: Dækning af anden transport og indkvartering i andre lande

<b>Land</b>	<b>Anden transport</b>	<b>Indkvartering</b>
<b>Danmark</b>	Ikke dækket	Ikke dækket
<b>England</b>	Ikke dækket	Ikke dækket
<b>Irland</b>	Transportydelser (vand- eller landtransport) til en destination uden for Irland	Ikke dækket
<b>Frankrig</b>	Ikke dækket	Ikke dækket
<b>Norge</b>	Ikke dækket	Ikke dækket
<b>Spanien</b>	Ikke dækket	Ikke dækket
<b>Sverige</b>	Udgangspunktet er, at det ikke er dækket. Transportydelser, der er købt af en pakkerejse-sælger eller arrangør, hvor forbrugeren rejser med samme arrangør, med samme transport og til samme rejsemål som forbrugere, der har købt pakkerejser, er dog dækket.	Ikke dækket

<sup>10</sup> Der har ligeledes været henvendelser til Tyskland og Italien vedrørende konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport. Der er imidlertid ikke modtaget svar fra disse lande.

<sup>11</sup> Nyt fra Danmarks Statistik nr. 329, 14. juli 2009.

Tabellen viser, at anden transport end flytransport ikke er dækket i Danmark, England, Frankrig, Norge, Spanien og Sverige. I Sverige findes der dog en snæver undtagelse. I Irland er andre transportydelser end flytransport til en destination uden for Irland dækket.

Hvad angår indkvartering, er dette ikke konkursdækket i hverken Danmark, England, Frankrig, Irland, Norge, Spanien eller Sverige. Der tegner sig således et billede på tværs af de undersøgte lande af, at indkvartering ikke er konkursdækket.

#### 4.4. Konkurslovgivningen

Forbrugernes retsstilling, hvis en virksomhed går konkurs, er reguleret i konkursloven.

Konkurslovens regler om konkursordenen bygger på et princip om ligestilling af alle kreditorer, som ikke har sikret deres krav ved fx pant.

Konkurslovens kapitel 10 (§§ 93-98) indeholder reglerne om den såkaldte konkursorden, der fastlægger den rækkefølge, som kreditorernes krav skal dækkes i. Reglerne om konkursordenen indebærer dog visse undtagelser fra hovedprincippet om ligelig fordeling af skyldnerens aktiver til dækning af gælden, idet der foretages en opdeling af kreditorernes krav i seks såkaldte konkursklasser, der er indbyrdes rangordnede. Alle krav i samme kategori behandles ens, og krav, der tilhører en lavere kategori af krav, modtager kun dividende, i det omfang kravene i de højerestående kategorier har opnået fuld dækning.

Forrest i konkursordenen står de såkaldte massekrav<sup>12</sup>, der omfatter krav, der opstår ved selve konkursbehandlingen, herunder navnlig omkostninger ved bobehandlingen. Efter massekravene følger de andre privilegerede krav (sekundære massekrav)<sup>13</sup>, fx. krav på omkostninger, der er pådraget som følge af, at man har forsøgt at rekonstruere skyldnerens virksomhed. Herefter dækkes krav omfattet af lønprivilegiet<sup>14</sup>, der giver skyldnerens medarbejdere fortrinsret til at få løn, feriegodtgørelse mv. udbetalt. Efter lønprivilegiet følger leverandørprivilegiet<sup>15</sup>, der indebærer, at skyldnerens leverandører i visse nærmere angivne tilfælde får dækket krav på afgiften af varer, der er leveret til skyldneren inden for et tidsrum af 12 måneder før fristdagen. Herefter følger de simple krav<sup>16</sup>, der omfatter stort set alle øvrige krav mod boet med undtagelse af nogle efterstillede krav, fx. krav på renter, der er påløbet efter konkursen, og skyldnerens gaveløfter, der først dækkes efter, at de simple krav er blevet dækket.

Konkursordenens undtagelser fra princippet om ligestilling af de usikrede kreditorer, har navnlig til formål at muliggøre rekonstruktionsbestrebelselser og at sikre gennemførelsen af selve konkursbehandlingen.

Hvis en udbyder af indkvartering eller anden transport end flytransport går konkurs, vil forbrugere, der har købt en ydelse hos udbyderen, have et simpelt krav mod konkursboet. Alle kreditorer med simple krav, får dækket den samme procentandel af deres fordring.

---

<sup>12</sup> Konkurslovens § 93.

<sup>13</sup> Konkurslovens § 94.

<sup>14</sup> Konkurslovens § 95.

<sup>15</sup> Konkurslovens § 96.

<sup>16</sup> Konkurslovens § 97.

#### 4.5. Ordninger der skal sikre forbrugerne ved konkurs

Udover reglerne i konkursloven er der på meget få områder ved lovgivning etableret ordninger, der sikrer forbrugerne særlige vilkår i tilfælde af en virksomheds konkurs.

##### Konkursdækning af pakkerejser samt flytransport og billeje i udlandet

Den ene undtagelse er konkursdækningen af pakkerejser. Ordningen medfører, at hvis en kunde taber penge som en konsekvens af, at en pakkerejsearrangør går konkurs, yder Rejsegarantifonden fuld økonomisk kompensation til kunden. Rejsegarantifonden finansierer dækningen af disse tab gennem en garanti stillet af pakkerejsearrangørerne samt et bidrag fra pakkerejsearrangørerne pr. kunde, der deltager i et rejsearrangement. Bidraget pr. kunde skal dog kun betales, når fondens formue når under et vist niveau. Den løbende administration af Fonden finansieres af et administrationsbidrag. Ordningen er etableret på baggrund af et EU-direktiv.

Fra 1. januar 2010 er også flytransport og billeje i udlandet omfattet af rejsegarantiordningen. Ordningen betyder, at det bliver obligatorisk for dansk etablerede udbydere af flytransport og billeje i udlandet at tilbyde forbrugerne mulighed for at tilvælge konkursdækning i Rejsegarantifonden. Det er frivilligt om forbrugerne ønsker at tilvælge konkursdækningen. Denne ordning baserer sig ikke på EU-regler.

##### Indskydergaranti

I forbindelse med lov om finansiel stabilitet blev alle simple kreditorer sikret fuldt ud for deres indeståender i danske pengeinstitutter. I praksis er der tale om, at den danske stat har solgt en forsikring til den finansielle sektor. Sektoren betaler en selvrisiko på 10 mia. kr. og en basisforsikringspræmie på 15 mia. kr. over to år, der kan forhøjes med yderligere 10 mia. kr., hvis det bliver nødvendigt. Derudover yder Garantifonden for Indskydere og Investorer sikkerhed for tab på op til 300.000 kr. for indlån og værdipapirer i pengeinstitutter, realkreditinstitutter, fondsmæglerselskaber og visse investeringsforvaltningsselskaber samt udenlandske kreditinstitutters filialer i Danmark. Garantifonden er en selvejende institution, der finansieres af branchen.

##### Garantifond for skadesforsikringsselskaberne

Der blev i 2003 oprettet en garantifond på forsikringsområdet. Pengene til garantifonden bliver indsamlet via bidrag fra alle forsikringsselskaberne. På alle motorforsikringer, familieforsikringer, husejerforsikringer og sundhedsforsikringer bliver forsikringskunderne opkrævet 10 kr. pr. police til fonden. De 10 kr. til Garantifonden står som en selvstændig post, når man betaler sin forsikringspræmie. Garantifonden er en privat selvejende institution.

Garantifonden yder dækning for de erstatningsbeløb, som forsikringstagere/den forsikrede har krav på ifølge policen, når direkte tegnende skadesforsikringsselskaber, der har fået Finanstilsynets tilladelse til at drive forsikringsvirksomhed, bliver erklæret konkurs. Loven sætter ingen beløbsgrænse for størrelsen af erstat-

ninger fra Garantifonden. Garantifonden dækker endvidere forsikringspræmier, der er indbetalt før konkursdekretets afsigelse, dog med en selvrisiko på 1.000 kr. pr. police.

#### Lønmodtagernes Garantifond

Lønmodtagernes Garantifond sikrer, at alle lønmodtagere får udbetalt bl.a. løn og feriepenge, hvis deres arbejdsgiver er gået konkurs.

Lønmodtagernes Garantifond er en solidarisk forsikringsfond, som alle private arbejdsgivere betaler til.

I de ovennævnte tilfælde, hvor forbrugeren ved lov er sikret udover de almindelige regler i konkursloven, er der således enten tale om stor økonomisk risiko for forbrugeren, som tilfældet med garantifond for skadesforsikringsselskaberne, indskydergarantien og Lønmodtagernes Garantifond, eller tale om af EU-regler, som tilfældet med konkursdækning af pakkerejser.

#### *4.6. Andre muligheder for at få dækket tab ved konkurs*

Hvis en forbruger har købt indkvartering eller anden transport med et internationalt betalingskort (MasterCard, Maestro, Visa Electron, American Express) direkte hos en udbyder, og udbyderen går konkurs, kan forbrugeren gøre indsigelse via sin bank. Herefter vil banken søge at få dækket kortholders tab.

Kortholder har, jf. de internationale kortselskabers regler, gode muligheder for at få tilbageført sin betaling for en forudbetalt ydelse, hvis ydelsen ikke kan leveres som følge af konkurs.<sup>17</sup>

#### *4.7. Status for en revision af pakkerejsedirektivet*

EU-Kommissionen er i gang med at undersøge, om der skal ændres i pakkerejsedirektivet. Kommissionen udsendte i august 2007 et arbejdsdokument med en række spørgsmål til direktivet. Danmark afgav i februar 2008 høringssvar, hvor det bl.a. blev påpeget, at det i forbindelse med en eventuel revision af direktivet bør overvejes, om der er behov for en udvidelse af direktivets anvendelsesområde, således at flyrejser også bliver omfattet.

Kommissionen oplyste i en pressemeddelelse den 26. november 2009, at der i efteråret 2010 vil blive fremsat et forslag til revision af pakkerejsedirektivet. Kommissionen arbejder pt. på at afdække, hvorvidt pakkerejsedirektivet også skal indeholde regler om konkursdækning af såkaldte ”dynamiske pakkerejser”<sup>18</sup> samt flybilletter.

Europa-Parlamentet vedtog den 25. november 2009 en beslutning, hvori de opfordrer Kommissionen til inden den 1. juli 2010 at undersøge muligheden for et lovforslag, der

---

<sup>17</sup> Det fremgår af <http://www.pbs.dk/da/temaer/nyheder/Pages/nyhed-20081029-sterling.aspx>, at dette var praksis da Sterling Airways gik konkurs i 2008

<sup>18</sup> En dynamisk pakkerejse er en rejse, hvor forbrugeren selv pakker rejsen på nettet gennem en hjemmeside eller flere associerede hjemmesider.

har det specifikke formål at sikre erstatning til passagerer hos luftfartsselskaber, der går konkurs<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> B7-0153/2009: Europa-Parlamentets beslutning om kompensation til passagerer i tilfælde af flyselskabets konkurs.

## 5. Markedsforhold og forbrugeradfærd

Helt overordnet set er der forskelle på markedet for indkvartering og for anden transport end flytransport.

Markedet for indkvartering opererer generelt på almindelige markedsvilkår.

For så vidt angår markedet for anden transport end flytransport, er markedet opdelt i flere forskellige markeder. En del af markedet, som fx turistbusser<sup>20</sup>, færgeoverfarter til udlandet, fungerer generelt også på almindelige markedsvilkår.

En anden del af markedet som fx den kollektive bus- og togtransport i Danmark udføres som en offentlig serviceforpligtelse, hvor den offentlige myndighed yder driftstilskud. Myndighederne, det vil sige Transportministeriet og de regionale trafikskaber, udbyder/indgår i den egenskab, eventuelt efter forudgående udbud, kontrakt med operatører om at varetage selve driften. Trafikskaberne er offentlige organer og dermed uden egentlig risiko for negative effekter af en driftoperatørs eventuelle konkurs, ligesom trafikskaberne ikke udsteder forudbetalte kort hos private partnere. Dette betyder, at forudbetalte kort mv. købt hos et trafikskab eller en jernbaneoperatør med takstkompetence vil bevare gyldigheden i den aftalte periode.

Derudover udføres hovedparten af den indenrigs færgefart også som offentlig serviceforpligtelse, der baserer sig på den offentlige udbyders kontrakter med operatører, som modtager tilskud til driften. Dette gør sig fx gældende på færgeoverfarter til og fra mindre øer. Det betyder, at hvis én operatør går konkurs, vil denne operatør blive erstattet af en anden. Billetsystem og billetindtægter er oftest udbyderens, hvorfor operatørers konkurser ikke påvirker forbrugeres eventuelle forudbetalte ydelser.

Det er kommunernes ansvar at sørge for, at der er færgedrift til og fra de små øer. For fastboende på småøer er der gratis befordring. Det er oftest kommunernes billetter, der sælges, så billetternes gyldighed er uafhængig af, hvilken operatør der måtte udføre driften. Mange af ruterne drives af kommunen selv som kommunal egenproduktion og er dermed ikke i risiko for konkurs. En række ruter drives af en kommerciel operatør på kontrakt med en offentlig myndighed. Trafikken udføres her efter udbudte kontrakter. Der stilles her krav til tilbudsgivers økonomiske formåen, ligesom der udføres der en tæt kontraktopfølgning, bl.a. med henblik på at sikre trafikken mod konkurser.

### 5.1. Markedet for rejserelaterede ydelser

For at vurdere konsekvenserne og effekten af eventuel konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport er det vigtigt at have et overblik over hvor mange virksomheder, der vil blive omfattet af en eventuel ordning. På den baggrund kortlægges antallet af dansk etablerede virksomheder, der sælger indkvarteringsydelser eller anden transport end flytransport.

---

<sup>20</sup> Det bemærkes, at hvis bustransport indgår som en del af en pakkerejse, vil transporten være dækket af rejsegarantidækningen af pakkerejser.



5.1.1. Antallet af dansk etablerede virksomheder, der udbyder indkvartering i Danmark eller i udlandet samt anden transport end flytransport i Danmark

Nedenstående figur viser antallet af danske virksomheder, der i 2008 solgte indkvarteringsydelser i Danmark.

Tabel 5.1: Antallet af dansk etablerede virksomheder, der i 2008 solgte indkvarteringsydelser i Danmark<sup>21</sup>

Virksomhed	Antal
Hoteller	915
Konferencecentre og kursusjendomme	133
Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	322
Campingpladser	429
Andre overnatningsfaciliteter	24
<b>I alt</b>	<b>1.823</b>

Tabellen viser, at der potentielt i alt er 1.823 dansk etablerede virksomheder, der sælger indkvarteringsydelser i Danmark, som vil blive omfattet, hvis der indføres konkursdækning for indkvartering. Det vurderes, at kun er en lille del af disse virksomheder alene sælger til erhvervsdrivende, og som følge heraf ikke vil være omfattet af en konkursdækning. Det vil formentligt primært være konferencecentre og kursusjendomme, der vil kunne opfylde dette. For så vidt angår hoteller, ferieboliger mv., campingpladser og andre overnatningsfaciliteter vurderes det, at størstedelen også sælger deres ydelser til private.

Der findes ikke tal for, hvor mange dansk etablerede virksomheder, der udbyder indkvartering i udlandet, herunder de såkaldte kør-selv-ferier. Det vurderes, at de virksomheder, der sælger indkvartering i udlandet er registreret som rejsebureauer<sup>22</sup>. Antallet af rejsebureauer og rejsearrangører i Danmark kan således give en indikation af det maksimale antal af dansk etablerede udbydere, der sælger indkvartering i udlandet. Nedenstående tabel viser antallet af rejsebureauer i Danmark.

Tabel 5.2: Antallet af rejsebureauer etableret i Danmark i 2007<sup>23</sup>

Virksomhed	Antal
Rejsebureauer	532

Tabellen viser, at der i følge de seneste tal fra 2007 var 532 rejsebureauer i Danmark. Som nævnt giver dette tal alene en indikation af det maksimale antal af udbydere af indkvartering i udlandet. Antallet af udbydere af indkvartering i udlandet vil formentlig være væsentlig lavere end det samlede antal rejsebureauer, da arbejdsgruppen vurderer, at ikke alle rejsebureauer og rejsearrangører sælger indkvartering i udlandet.

<sup>21</sup> Kilde: Danmarks Statistik – de anvendte branchekoder findes i bilag 3.

<sup>22</sup> Rejsebureauer består af brancherne: "Rejsebureauer, turarrangerende" og "Rejsebureauer, billetformidlende" jf. bilag 3.

<sup>23</sup> Kilde: Danmarks Statistik – de anvendte branchekoder findes i bilag 3. I forhold til antallet af rejsebureauer lægges den generelle firmastatistik til grund. Baggrunden herfor er, at antallet af rejsebureauer mv. i statistikken for firmaernes køb og salg er væsentlig lavere, end det antal rejsebureauer mv. der er registreret i Rejsegarantifonden og det antal af rejsebureauer, der fremgår af CVR-registret.

Hvis al indkvartering bliver konkursdækket, vil det som udgangspunkt betyde, at de 1.823 virksomheder, der udbyder indkvartering i Danmark, vil blive omfattet af en sådan ordning. Udover disse virksomheder vil de virksomheder, som sælger indkvartering i udlandet ligeledes blive omfattet. Der kan dog være nogle virksomheder, som alene sælger deres ydelser til erhvervsdrivende og derfor ikke ville være omfattet af en ordning om konkursdækning.

Nedenstående tabel viser antallet af danske virksomheder, der i 2008 solgte anden transport end flytransport.<sup>24</sup>

*Tabel 5.3.: Antallet af dansk etablerede virksomheder, der i 2008 solgte anden transport end flytransport<sup>25</sup>*

<b>Virksomhed</b>	<b>Antal</b>
Passagertransport med regional- eller fjerntog	13
Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	81
S-togstrafik, metro og andre nærbaner	5
Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	30
Turistkørsel og anden landpassagertransport	1.238
Færge/skib <sup>26</sup>	141
<b>I alt</b>	<b>1.508</b>

Tabellen viser, at der potentielt i alt er 1.508 virksomheder, som sælger andre transportydelser end flytransport, der vil blive omfattet, hvis der indføres konkursdækning for anden transport end flytransport.

For så vidt angår de virksomheder, som udbyder passagertransport med regional-, eller fjerntog, rutebuskørsel, by- og nærtrafik, S-togstrafik mv. og rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser, vurderes det, at deres kunder primært bruger transporten som daglig befordring. Der vil uanset dette være passagerer, der også benytter disse transportmidler til rejser.

Hvad angår markedet for transportydelser, kan der ikke på samme måde som for indkvartering skelnes mellem transportydelser i Danmark og transportydelser til udlandet. Dette beror på, at det ikke ud fra Danmarks Statistiks data kan konkluderes, om ydelsen er leveret i Danmark, fra Danmark til udlandet eller i udlandet.

## *5.2. Grænseoverskridende køb af indkvartering og anden transport end flytransport*

Lov om en rejsegarantifond omfatter alene rejseudbydere, der er etableret i Danmark, da der ikke fra dansk side kan lovgives om, hvordan udenlandsk etablerede udbydere af indkvartering og anden transport end flytransport sikrer deres kunder. Det betyder, at jo

<sup>24</sup> Virksomheder der udbyder billeje i Danmark er ikke medtaget. Branchekoden i Danmarks Statistik hedder "udlejning og leasing af biler og lette motorkøretøjer". Arbejdsgruppen vurderer, at leasing af biler udgør en stor del af antallet af registrerede virksomheder på denne branchekode og har derfor ikke medtaget denne kategori.

<sup>25</sup> Kilde: Danmarks Statistik – Statistikbanken.

<sup>26</sup> Dækker over "Sø- og kysttransport af passagerer" samt "Transport af passagerer ad indre vandveje".

flere danske forbrugere der køber disse ydelser hos udbydere i udlandet, jo færre vil være dækket af en evt. dansk rejsegarantiordning.

Derfor er det relevant at undersøge, i hvor stort omfang markedet for indkvartering og anden transport er grænseoverskridende.

Det er ikke præcise data for hvor mange forbrugere, der køber indkvartering og anden transport end flytransport i udlandet.

Forbrugers egen opfattelse af, om de har købt ydelsen hos en dansk eller udenlandsk virksomhed, kan dog give en indikation af omfanget af grænseoverskridende handel. Derfor er forbrugerne i forbrugerpanelundersøgelsen blevet spurgt, om deres sidste køb af indkvartering eller anden transport i forbindelse med ferie blev købt hos en dansk virksomhed.<sup>27</sup>

Undersøgelsen viser, at 57 pct. af de adspurgte svarede, at de havde købt indkvarteringen hos en dansk virksomhed, og 40 pct. svarede, at de havde købt hos en udenlandsk virksomhed. De tilsvarende tal for køb af anden transport end flytransport viser, at 80 pct. af de adspurgte svarede, at de havde købt transporten hos en dansk virksomhed, mens 18 pct. svarede, at de havde købt den hos en udenlandsk virksomhed. Der er således umiddelbart stor forskel på, hvor forbrugerne køber indkvartering og anden transport end flytransport. Forbrugerpanelundersøgelsen viser således, at det er almindeligt at købe indkvartering i udlandet, hvorimod det forekommer sjældnere, når der er tale om transport.

Disse tal kan være behæftet med usikkerhed, da det kan være vanskeligt for forbrugeren at vide, om indkvarteringen er købt hos en virksomhed etableret i Danmark eller i udlandet.<sup>28</sup> Det må forudsættes, at en stor del af den indkvartering og anden transport, som forbrugeren køber i udlandet, købes via internettet. Når forbrugeren handler på internettet, kan det være svært for forbrugeren at vide, om virksomheden er etableret i Danmark eller udlandet.

Hjemmesiden kan sagtens være på dansk, priserne kan være opgivet i danske kroner, og det kan være muligt at betale med Dankort. Alle faktorer der kan indikere, at der er tale om en virksomhed etableret i Danmark og dermed medvirkende til at give forbrugeren det indtryk. Men i realiteten kan en hjemmeside på dansk lige så vel være en hjemmeside for en virksomhed etableret i udlandet.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Bilag 2

<sup>28</sup> Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 518 af 12. juni 2010 om ændring af lov om en rejsegarantifond og lov om finansiel virksomhed, at når det skal vurderes, om en virksomhed er etableret i Danmark, skal der bl.a. lægges vægt på, om der er et fast forretningssted, hvor forbrugeren kan købe ydelsen, og fra hvilken adresse fakturaen er udstedt. Det er bestyrelsen for Rejsegarantifonden, der administrerer loven og træffer afgørelse om, hvorvidt en virksomhed er etableret i Danmark. Rejsegarantifondens afgørelser kan indbringes for Erhvervsankenævnet.

<sup>29</sup> Denne omstændighed var nævnt i en hjælpetekst til spørgsmålene i undersøgelsen. Uanset dette vurderer arbejdsgruppen, at det stadig kan have været svært for forbrugeren at vide, om der var tale om en dansk eller udenlandsk etableret virksomhed.

På den baggrund kan det ikke forventes, at en almindelig forbruger umiddelbart ved, om den virksomhed, vedkommende har handlet med, er etableret i Danmark. Arbejdsgruppen vurderer derfor, at det reelle tal for hvor mange forbrugere, der har købt indkvarteringen eller transportydelsen i udlandet, kan være højere end resultatet af forbrugerpanelundersøgelsen viser.

Der findes ikke andre undersøgelser eller statistikker, der viser det konkrete omfang af grænseoverskridende handel med indkvartering og anden transport.

Tal fra en undersøgelse vedrørende dynamiske pakkerejser foretaget for EU-Kommissionen<sup>30</sup> viser, at internet-salget af rejseydelser steg 17 pct. fra 2007 til 2008. En yderligere stigning på 12 pct. forventes fra 2008 til 2009. Hvis internetmarkedet deles op i forskellige rejseydelser, viser undersøgelsen, at flytransport udgjorde 54 pct. af handlen med rejseydelser på internettet, hoteller og anden indkvartering udgjorde 19,5 pct., pakke-rejser udgjorde 15 pct., togtransport udgjorde 7,5 pct. og biludlejning og bilfærger udgjorde 4 pct.

Tal fra en undersøgelse vedrørende grænseoverskridende internethandel foretaget af EU-Kommissionen<sup>31</sup> viser, at 56 pct. af de danske forbrugere i 2006 havde købt en vare eller tjeneste på internettet i Danmark, og 23 pct. havde foretaget et grænseoverskridende køb. Det mest købte produkt via internettet var ”rejse og indkvartering”, som 42 pct. af de adspurgte havde købt via internettet.

Undersøgelserne siger således ikke noget om det præcise omfang af grænseoverskridende handel med rejse- og indkvarteringsydelser. Undersøgelsesresultaterne viser dog, at mange danskere køber ydelser via internettet, og at netop rejse- og indkvarteringsydelser er de mest købte ydelser på internettet. Dette kan indikere, at markedet for rejse- og indkvarteringsydelser er grænseoverskridende.

Både forbrugerpanelundersøgelsen og Kommissionens undersøgelse giver et øjebliksbillede af, hvor mange forbrugere der køber indkvartering og andre transportydelser end flytransport på internettet, og om de køber dem i Danmark eller i udlandet. Internethandlen er dog i stadig stigende vækst. Således viser tal fra PBS<sup>32</sup>, at antallet af kortbetalinger på internettet er stigende. I 2005 var der ca. 20 mio. kortbetalinger på internettet. I 2008 var dette tal ca. 39,5 mio. Og tallene viser, at den stigende tendens fortsætter på trods af den økonomiske krise. Således er antallet af kortbetalinger på internettet steget fra ca. 29 mio. kr. i de tre første kvartaler af 2008 til ca. 33 mio. i de tre første kvartaler af 2009. På baggrund af resultatet af forbrugerpanelundersøgelsen og udviklingen med stigende internethandel er det arbejdsgruppens vurdering, at markedet for indkvartering og anden transport end flytransport i fremtiden må forventes at blive endnu mere grænseoverskridende.

---

<sup>30</sup> ”Study on Consumer Detriment in the area of Dynamic Packages” udarbejdet af London Economics for EU-Kommissionen, november 2009, [http://ec.europa.eu/consumers/rights/travel\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/rights/travel_en.htm) og <http://www.crt.dk/UK/staff/chm/trends.htm>.

<sup>31</sup> COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT - Report on cross-border e-commerce in the EU af 5. marts 2009 (SEC(2009) 283 final).

<sup>32</sup> <http://www.pbs.dk/dk/ompbs/fakta/internetbetalinger/>.

Der er således meget, der tyder på, at der vil være flere og flere forbrugere, der selv sammensætter deres rejse<sup>33</sup> og fx bestiller indkvartering eller anden transport end flytransport i udlandet direkte over internettet hos lokale udbydere. Disse forbrugere vil ikke blive omfattet af en eventuel dansk ordning.

### 5.3. Forbrugernes køb af indkvartering og anden transport end flytransport

Omfanget af forbrugernes køb af indkvartering og anden transport end flytransport giver sammen med omfanget af forudbetalinger på markederne (jf. afsnit 5.4) og risikoen for at udbydernes går konkurs (jf. afsnit 6) en indikation af forbrugernes økonomiske risiko ved køb af disse ydelser.

#### 5.3.1. Forbrugernes køb af indkvartering

Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at 61 pct. inden for det seneste år har købt indkvartering. Af de 61 pct. var 85 pct. af indkvarteringerne relateret til ferie, mens resten fordeler sig på arbejde (7 pct.), andet (6 pct.) og arbejde og ferie (3 pct.).

Det vil sige, at i alt 54 pct. af de adspurgte inden for de seneste 12 måneder har købt indkvartering i forbindelse med ferie/rejse eller kombineret arbejde og ferie. Disse forbrugere havde købt følgende form for indkvartering:

- 47 pct. har senest købt hotelophold.
- 28 pct. har senest købt indkvartering i feriehus/ -lejlighed.
- 16 pct. har senest købt ophold i forbindelse med camping.
- 3 pct. har købt indkvartering på vandrehjem.
- 6 pct. har senest købt anden indkvartering end de før nævnte.

For 55 pct. gælder, at opholdet foregik i udlandet, mens 45 pct. af indkvarteringerne fandt sted i Danmark.

Forbrugerne blev i forbrugerpanelundersøgelsen også spurgt om, hvad indkvarteringsydelsen i gennemsnit havde kostet pr. deltager. Nedenstående tabel viser resultatet heraf.

*Tabel 5.4. Gennemsnitlig omkostning for indkvarteringen*

<b>Gns. omkostning pr. person/kr.</b>	<b>Andel af forbrugere/pct.</b>
1 - 499	28
500 – 999	24
1.000 – 1.999	24
2.000 – 2.999	9
3.000 - 4.999	6
5.000 eller derover	2
Ved ikke	6

Som det fremgår af tabellen, kostede indkvarteringen i 28 pct. af tilfældene i gennemsnit 499 kr. pr. person eller derunder. Knap 25 pct. kostede mellem 500 – 999 kr., mens 24 pct. kostede mellem 1.000 og 1.999 kr.

<sup>33</sup> Package travel: Key Facts and figures Reference: MEMO/09/524 26/11/2009.

### 5.3.2. Forbrugernes køb af anden transport end flytransport

Forbrugerpanelundersøgelsen viser, at sammenlagt har 40 pct. af de adspurgte inden for de seneste 12 måneder købt en af de omtalte transportformer i forbindelse med deres seneste ferie/rejse: tog, færge/skib, bus eller billeje i Danmark. De 40 pct. fordeler sig således:

- 39 pct. har senest købt togtransport,
- 50 pct. har senest købt færge/skibs-transport,
- 9 pct. har senest købt bustransport og
- 2 pct. har senest købt billeje i Danmark

Rejsernes destination fordeler sig næsten ligeligt, idet 51 pct. svarer, at transporten foregik i Danmark, mens 49 pct. gik til udlandet.

Forbrugerne blev i forbrugerpanelundersøgelsen også spurgt om, hvad transportydelsen i gennemsnit havde kostet pr. deltager. Nedenstående tabel viser resultatet heraf.

Tabel: 5.5. Gennemsnitlig omkostning for anden transport

Gns. omkostning pr. person /kr.	Andel af forbrugere/pct.
1 - 499	54
500 – 999	26
1.000 – 1.999	8
2.000 – 2.999	4
3.000 - 4.999	1
5.000 eller derover	3
Ved ikke	4

54 pct. af transportydelseerne i forbindelse med seneste ferie/rejse har i gennemsnit kostet under 500 kr. pr. deltager. 26 pct. har kostet mellem 500 og 999 kr., mens 8 pct. af de relevante transportydelser i forbindelse med seneste ferie/rejse har kostet mellem 1.000 og 1.999 kr. pr. deltager. 8 pct. af de relevante transportydelser har kostet over 2.000 kr.

### 5.4. Forudbetalinger i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport

Forbrugeren risikerer kun at lide et tab, hvis forbrugeren har forudbetalt en ydelse, og virksomheden går konkurs inden ydelsen er brugt. Hvis der er et stort antal forudbetalinger, og summen af disse forudbetalinger er høj, er risikoen for at forbrugeren taber penge således højere, end hvis der ingen forudbetalinger er, eller forudbetalingerne er små. Derfor er omfanget af forudbetalinger i forbindelse med køb af indkvartering og anden transport end flytransport forsøgt kortlagt.

Ved forudbetaling i forbindelse med indkvartering forstås depositum, forudbetaling af leje mv. Ved forudbetaling i forbindelse med transport forstås fx klippekort, månedskort og anden forudbetaling.

Der eksisterer ingen data over omfanget af forudbetalinger i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport. Arbejdsgruppen har derfor, som nævnt i afsnit

3.1., anmodet brancheorganisationerne, relevante virksomheder og offentlige trafiksselskaber om at oplyse om omfanget af forudbetalinger i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport. Arbejdsgruppen har anmodet brancheorganisationerne om så præcist som muligt at oplyse omfanget af virksomheder, der tilbyder indkvartering i Danmark og/eller i udlandet, dvs. hotel, camping, kroophold, sommerhusudlejning mv., og omfanget af virksomheder, der tilbyder anden transport end flytransport, dvs. billeje i Danmark, tog, bus, skib, krydstogter mv., og som kræver eller tager imod forudbetaling.

I den forbindelse er brancheorganisationerne ligeledes blevet anmodet om så vidt muligt at oplyse det beløbsmæssige omfang af modtagne forudbetalinger pr. år opdelt efter, om forudbetalingerne er modtaget i forbindelse med indkvartering eller transport i Danmark eller i udlandet.

Der er modtaget relativt få og overordnede høringssvar, jf. bilag 2. Høringssvarene giver en indikation af omfanget af forudbetalinger i branchen.

Derudover er forbrugerne i forbrugerpanelundersøgelsen også blevet bedt om at svare på, om de har forudbetalt ydelser inden for de to brancher.

#### 5.4.1. Forudbetalinger i branchen for indkvartering

Nedenstående tabel viser en oversigt over brancheorganisationernes indberetning samt resultatet af forbrugerpanelundersøgelsen. Der gøres opmærksom på, at både tallene fra brancheorganisationerne og fra forbrugerpanelundersøgelsen vedrører virksomheder etableret i Danmark.

*Tabel 5.6.: Oversigt over forudbetalinger i branchen for indkvartering*

Type af indkvartering	Brancheforeningerne	Forbrugerpanelundersøgelsen
<b>Hotel</b>	2 pct. af salget til private udgøres af forudbetalinger.	61 pct. har senest helt eller delvist forudbetalt ydelsen.
<b>Feriehus/lejlighed</b>	Skønnes at en stor del af udlejningsbureauerne opkræver forudbetaling for indkvartering.	91 pct. har helt eller delvist forudbetalt ydelsen.
<b>Camping</b>	Ca. 40 % af campingpladserne tager forudbetaling.	42 pct. har helt eller delvist forudbetalt ydelsen.
<b>Vandrehjem</b>	Ingen oplysninger	57 pct. har helt eller delvist forudbetalt ydelsen.
<b>Anden indkvartering</b>	Ingen oplysninger	35 pct. har helt eller delvist forudbetalt ydelsen.

HORESTA har oplyst, at de har gennemført en undersøgelse blandt en række af deres større medlemmer. I alt indgår 98 hoteller i undersøgelsen, svarende til 26 pct. af værelseskapaciteten i Danmark. Det fremgår af denne undersøgelse, at omkring 2 pct. af salget til private udgøres af forudbetalinger.

Det skal om undersøgelsen bemærkes, at den vedrører den booking, som foretages direkte via hotellerne. En del private anvender således internet-hotelportaler til booking af værelser. Nogle af disse hotelportaler kræver betaling for det bookedede værelse med det samme,

dvs. forudbetaling. Kundens betaling forbliver imidlertid hos internetportalen indtil overnatningstidspunktet. Det vil sige, at det ikke er selve overnatningsstedet som "sidder" på en eventuel forudbetaling i disse tilfælde.

Feriehusudlejernes brancheforening har oplyst, at det er deres skøn, at en stor del af udlejningsbureauerne opkræver forudbetaling for indkvartering.

Brancheforeningen har oplyst, at udlejningsbureauerne alene er formidler af lejeaftaler indgået mellem lejer og udlejer. I tilfælde af, at et udlejningsbureau går konkurs, er lejeren beskyttet af lejelovens bestemmelser, således at lejer ikke mister retten til at benytte huset. Brancheforeningen har endvidere oplyst, at lejeaftalen således ikke berøres af, at et udlejningsbureau går konkurs, idet udlejer fortsat vil være forpligtet til at gennemføre udlejningsaftalen.

Under 25 pct. af gæsterne i lejede sommerhuse i Danmark er ifølge Danmarks Statistik danskere. Over 75 pct. af gæsterne er udlændinge fra primært Tyskland, Norge, Sverige og Holland. Så vidt brancheforeningen er bekendt, har der ikke været konkurser blandt udlejningsbureauer de sidste mindst 25 år.

Campingrådet har oplyst, at ca. 40 pct. af campingpladserne tager forudbetaling.

Det fremgår af forbrugerpanelsundersøgelsen, at af de adspurgte forbrugere, som senest har købt en indkvarteringsydelse hos en dansk etableret virksomhed til brug for ferie/rejse, har 33 pct. ikke betalt forud. 49 pct. har oplyst, at de betalte hele ydelsens pris på forhånd og 17 pct. har oplyst, at de betalte dele af ydelsens pris på forhånd, mens 1 pct. svarede "ved ikke".

I forhold til hvilke typer indkvarteringsydelser, der er købt til brug for ferie/rejse hos en udbyder etableret i Danmark, som er blevet betalt forud, har 61 pct. af de forbrugere, der har købt indkvartering på et hotel oplyst, at de har betalt helt eller delvist forud. 91 pct. af de forbrugere, der har købt indkvartering i feriehus/lejlighed oplyste, at de helt eller delvist har betalt forud. 42 pct. af de forbrugere, der har købt indkvartering på en campingplads oplyste, at de har betalt helt eller delvist forud. 57 pct. af de forbrugere, der har købt indkvartering på et vandrehjem, har oplyst, at de har betalt helt eller delvist forud, og endelig har 35 pct. af dem, der har købt andre indkvarteringsydelser, oplyst, at de har betalt helt eller delvist forud.

Tallene viser, at den altovervejende hovedregel er, at feriehus/lejlighed forudbetales. For så vidt angår hoteller, camping og vandrehjem er det i omegnen af halvdelen af ydelserne, der forudbetales.

Disse tal afviger fra det billede, der tegner sig i brancheforeningernes høringssvar. Heraf fremgår det blandt andet, at HORESTA anslår, at omkring 2 pct. af salget af hoteller til private udgøres af forudbetalinger. En del af forklaringen kan være, at nogle af de forbrugere, der har booket via internet-hotelportaler, er blevet opkrævet forudbetaling, jf. ovenfor.

Nedenstående tabel viser omfanget af forudbetalinger.



*Tabel: 5.7. Oversigt over forudbetalinger for indkvartering i udlandet*

	<b>Brancheforeningerne</b>	<b>Forbrugerpanelundersøgelsen</b>
<b>Indkvartering i udlandet</b>	Stort set al formidlet indkvartering er omfattet af forudbetalinger i et eller andet omfang.	63 pct. af indkvarteringen i udlandet (alle typer) blev helt eller delvist forudbetalt.

Danmarks Rejsebureau Forening har oplyst, at stort set al indkvartering i udlandet, som er formidlet af dansk etablerede udbydere, er omfattet af forudbetalinger i et eller andet omfang. Det er i den forbindelse blevet oplyst, at markedet årligt er på 1,4-2,0 mia. kr. afhængig af den gennemsnitlige overnatningspris. Hvor stor en del af dette beløb, der består af forudbetalinger, har Danmarks Rejsebureau Forening ikke mulighed for at vurdere.

Forbrugerpanelundersøgelsen viser endvidere, at 63 pct. af de adspurgte forbrugere, der havde købt en indkvarteringsydelse, der foregik i udlandet, havde betalt helt eller delvist forud. Det tilsvarende tal for indkvarteringsydelser, der foregik i Danmark, var 56 pct. Tallene viser, at der er flere, der betaler forud, når indkvarteringen foregår i udlandet.

Endelig viser forbrugerpanelundersøgelsen, at 66 pct. af de adspurgte forbrugere, som havde købt indkvartering hos en dansk virksomhed, havde betalt indkvarteringen helt eller delvist forud. Det tilsvarende tal for indkvartering købt i udlandet var 51 pct. Resultatet kan således tyde på, at der er flere, som betaler forud, når de køber indkvarteringen hos en dansk etableret udbyder, end når de køber den hos en udenlandsk etableret udbyder. Hvis dette resultat sammenholdes med, hvor mange der betaler forud, når indkvarteringen foregår i henholdsvis Danmark og udlandet, kunne noget tyde på, at indkvartering i udlandet købt hos en dansk-etableret udbyder i højere grad bliver betalt forud end indkvartering i udlandet købt hos en udenlandsk udbyder.

#### *5.4.2. Forudbetalinger i branchen for anden transport end flytransport*

Kortlægningen af omfanget af forudbetalinger i branchen for anden transport end flytransport baserer sig på indberetningerne fra de relevante brancheorganisationer og relevante virksomheder samt forbrugerpanelundersøgelse.

Det fremgår af trafiksekskabernes høringssvar, at der modtages forudbetaling ved køb af bl.a. klippekort og månedskort. To trafiksekskaber har angivet omfanget af forudbetalinger, hvilket beløber sig til henholdsvis ca. 434 mio. kr. og 2,5 mia. kr. i 2008.

Det fremgår af jernbanernes høringssvar, at der modtages forudbetaling ved køb af bl.a. klippekort og månedskort. Det årlige beløb for modtagne forudbetalinger hos de jernbaner, der har afgivet høringssvar, er knap 68 mio. kr.

Omfanget af forudbetalinger, som er opgivet af trafik- og jernbaneselskaberne, dækker både over forudbetaling af almindelig daglig befordring og befordring med ferie/rejse formål. Derudover er der kun modtaget få høringssvar. Det er derfor arbejdsgruppens vurdering, at disse svar ikke bidrager til at give et billede af det reelle omfang af forudbetalinger, der ville være dækket af en eventuel konkursdækning.

Det fremgår af forbrugerpanelsundersøgelsen vedrørende konkursdækning, at relativt mange transportydelser er betalt helt eller delvist forud. 60 pct. af de adspurgte har oplyst, at de har betalt hele rejsen forud, mens 9 pct. har betalt dele af rejsen forud. De resterende 29 pct. har ikke betalt forud og 2 pct. er usikre på, om de har betalt forud.

I forhold til hvilke typer transportydelser, der er købt til brug for ferie/rejse, der er blevet betalt forud, inden for de seneste 12 måneder, har 80 pct. af de forbrugere, der har købt bustransport betalt helt eller delvist forud. 79 pct. af de forbrugere, der har købt togtransport, har betalt helt eller delvist forud. 60 pct. af de forbrugere, der har købt færgetransport, har betalt færgetransporten helt eller delvist forud, mens 50 pct. af de forbrugere, der har købt billeje i Danmark, har betalt helt eller delvist forud.

## **6. Udviklingen i omfanget af konkurser i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport**

Det hidtidige omfang af konkurser i Danmark i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport kan give en indikation af, hvor stor risikoen er for, at en indkvarterings- eller transportvirksomhed går konkurs. Jo større risiko der er for, at en virksomhed i en af brancherne går konkurs, jo større er risikoen for, at forbrugeren kan tabe penge, hvis ydelsen er forudbetalt.

For at give et mere nuanceret billede af konkurserisikoen og forbrugernes oplevelse med, at udbydere af indkvartering og anden transport end flytransport går konkurs, er dette aspekt også blevet undersøgt i forbrugerpanelundersøgelsen.

Konkursstatistikken og forbrugerpanelundersøgelsen kan således give en indikation af relevansen af, at der indføres en generel konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport.

Derudover sammenlignes konkurshyppigheden i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport med den generelle konkurshyppighed og konkurshyppigheden i andre brancher.

Både for så vidt angår konkursstatistikker og statistik over antallet af virksomheder, findes der forskellige metoder til at opgøre tallene.

I afsnit 6.1 og 6.2. er der taget udgangspunkt i den optællingsbaserede metode for så vidt angår antallet af konkurser, se nærmere herom i bilag 4. Den optællingsbaserede metode er blevet brugt til og med 2008. For så vidt angår antallet af virksomheder, er udgangspunktet de tal som fremgår af afsnit 5.1.1.

I afsnit 6.3. er der taget udgangspunkt i den registerbaserede metode for så vidt angår antallet af konkurser, se nærmere herom i bilag 4. For så vidt angår antallet af virksomheder, er der taget udgangspunkt i virksomheder med positiv omsætning og ansatte.

Tallene kan derfor ikke sammenlignes direkte på tværs af afsnittene. Resultaterne af konkurshyppigheden kan derfor også variere i de forskellige afsnit. Det er ikke muligt at sige, hvilke af de brugte tal, der giver det mest korrekte billede af den reelle konkurshyppighed. De forskellige tal kan dog være med til at give et samlet billede af konkurserisikoen i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport.

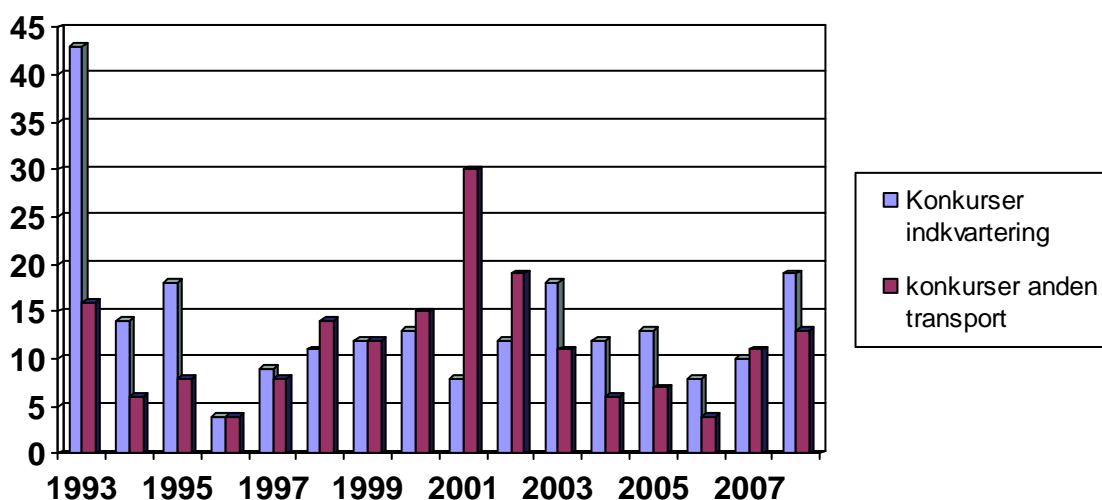
### *6.1. Omfanget af konkurser fra 1993 til 2008<sup>34</sup>*

Nedenstående figur viser det samlede antal konkurser i henholdsvis branchen for indkvartering og branchen for anden transport end flytransport.

---

<sup>34</sup> Tallene baserer sig på den optællingsbaserede metode, der både indeholder virksomhedskonkurser og personlige konkurser. Dertil kommer, at der også opgøres konkurser for virksomheder uden omsætning. Problemet med de personlige konkurser er ifølge Danmarks Statistik formentlig ikke så stort, når man er nede på branchekode niveau.

Figur 6.1. Konkurser i branchen for indkvartering og branchen for anden transport<sup>35</sup>



Figuren viser, at der ikke er et entydigt billede af, om der er flest udbydere af indkvartering eller udbydere af anden transport end flytransport, der historisk set er gået konkurs. Fx viser tallene fra 1993, at der var markant flere udbydere af indkvartering der gik konkurs, end udbydere af anden transport, hvorimod det omvendte billede tegnede sig i 2001.

For at give et reelt billede skal tallene ses i forhold til det samlede antal udbydere af henholdsvis indkvartering og anden transport end flytransport. I 2008 var der således 19 ud af i alt 1.823 indkvarteringsvirksomheder<sup>36</sup>, der gik konkurs. Det svarer til 1 pct. For transportvirksomheder<sup>37</sup>, var der i 2008 11 ud af i alt 1.508 virksomheder, der gik konkurs. Det svarer til 0,9 pct. Disse tal viser, at i 2008 var konkursrisikoen for indkvarteringsvirksomheder således stort set den samme som for transportvirksomheder.

## 6.2. Omfanget af konkursen for udbydere af indkvartering i udlandet<sup>38</sup>

Som nævnt i afsnit 5.1.1. findes der ikke tal for hvor mange danske etablerede virksomheder, der udbyder indkvartering i udlandet. Der er derfor i dette afsnit, ligesom i afsnit 5.2., taget udgangspunkt i antallet af rejsebureauer.

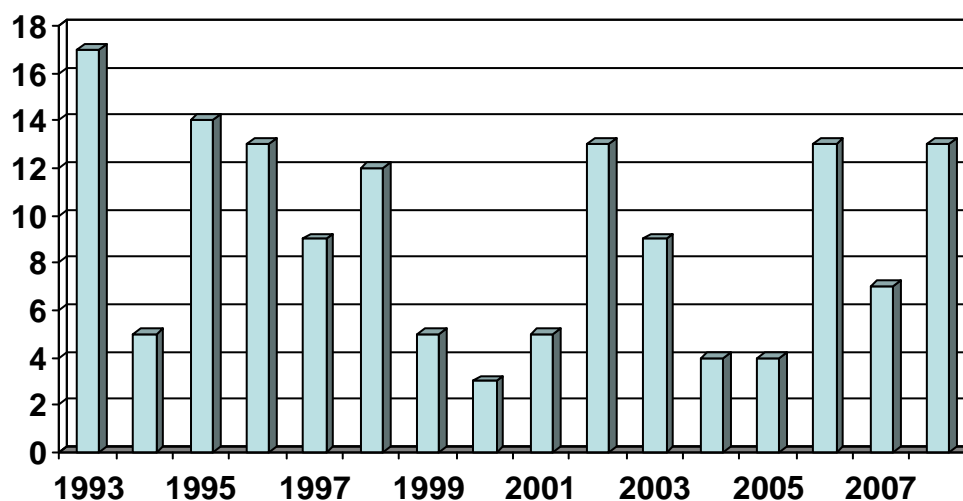
<sup>35</sup> Kilde Danmarks Statistik

<sup>36</sup> Der findes ikke en entydig sammenhæng mellem konkursstatistikken og statistikker over den samlede population af virksomheder. Der er imidlertid to statistikker (begge tilgængelige i Statistikbanken) der kan anvendes om kilde til antallet af virksomheder i den samlede population: Firmaernes køb og salg og den Generelle firmastatistik, jf. <http://www.dst.dk/Vejviser/dokumentation/Varedeklarationer/emnegruppe/emne.aspx?sysrid=001203>. Beregningen af konkursrisikoen i dette afsnit baserer sig således på disse statistikker.

<sup>37</sup> Ikke flytransport

<sup>38</sup> Tallene baserer sig på den optællingsbaserede metode, der både indeholder virksomhedskonkurser og personlige konkurser. Dertil kommer at der også opgøres konkurser for virksomheder uden omsætning. Problemet med de personlige konkurser er ifølge Danmarks Statistik formentlig ikke så stort når man er nede på branchekode niveau.

Figur 6.2. Antallet af konkurser for udbydere af indkvartering i udlandet<sup>39</sup>



Figuren viser, at antallet af konkurser svinger meget fra år til år. I lighed med konkurser i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport var der forholdsvis mange konkurser i 1993. Hvorimod der i 1999-2001 samt 2004-2005 var meget få konkurser.

Tallene for konkurser i januar til oktober 2009 viser, at der i alt har været 14 konkurser i brancherne. Der vil således være flere konkurser i 2009 end i 2008.

For at give et reelt billede skal tallene ses i forhold til det samlede antal rejsebureauer. I 2007<sup>40</sup> var der således 7 ud af 532 rejsebureauer og rejsearrangører, der gik konkurs. Det svarer til 1,3 pct.

### 6.3. Konkurshyppigheden i branchen for indkvartering og anden transport end flytransport sammenlignet med den generelle konkurshyppighed

Konkurshyppigheden forstået som antal konkurser i en branche i forhold til antallet af virksomheder i den pågældende branche, kan give et billede af hvilke brancher der især er ramt af konkurser.

Konkurshyppigheden i dette afsnit er baseret på den nye registerbaserede konkursstatistik for 2009, der udelukkende opgør konkurser for virksomheder, der har en positiv omsætning og ansatte, se nærmere herom i bilag 4<sup>41</sup>.

I 3. kvartal 2008, begyndte aktiviteten målt ved BNP at falde som følge af den økonomiske krise. Det betød en reduceret efterspørgsel efter virksomhedernes produktion bl.a. i form af et markant lavere privat forbrug og en reduceret eksport. De svære afsætningsvilkår og faldende aktivitetsniveau i erhvervene afspejles bl.a. i at konkurserne har været stigende siden midten af 2008 og ligger på et historisk højt niveau, jf. figur 6.4.

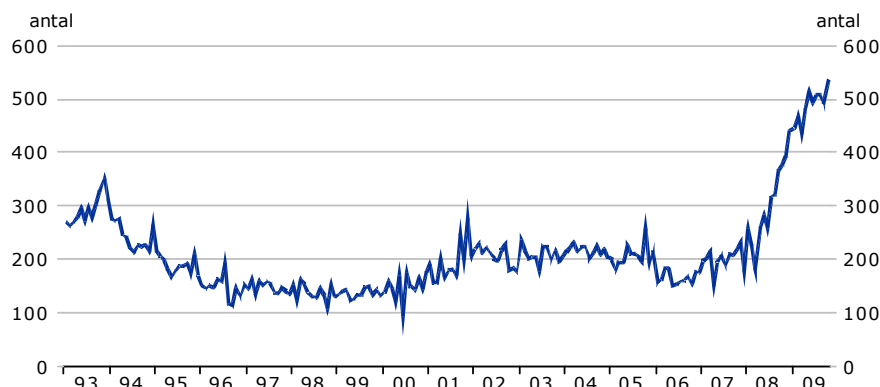
<sup>39</sup> Kilde Danmarks Statistik

<sup>40</sup> Antallet af rejsebureauer er baseret på data fra den generelle firmastatistik, hvor de seneste tilgængelige data er fra 2007.

<sup>41</sup> Det betyder, at konkurshyppigheden i afsnit 6.3. kan afvige fra konkurshyppigheden i afsnit 6.1. og 6.2.

Det stigende antal konkurser betyder også, at konkurshyppigheden generelt er større for alle brancher, jf. figur 6.3.

**Figur 6.3. Udvikling i antal konkurser**



Kilde: Danmarks Statistik

Anm.: Samlet antal konkurser sæsonkorrigeret. Fra januar 2009 er tallene baseret på registerdata, hvilket indebærer et mindre databrud.

Tallene for konkurshyppigheden afhænger altså af konjunkturerne men ikke alle brancher er lige hårdt ramt af den økonomiske krise, jf. tabel 6.4.

Nedenfor i tabel 6.4. er vist konkurshyppigheden for Nationalregnskabets hovedbrancher og for indkvartering og anden transport end flytransport i 2009. Dette giver et øjebliksbillede af hvilke brancher der er særlig konkursramte, når man sammenligner med samtlige virksomheders konkurshyppighed.

Den forventede samlede konkurshyppighed for samtlige virksomheder i 2009 ligger på 1,8 pct. jf. tabel 6.4. I forhold til konkurshyppigheden for samtlige virksomheder har indkvartering stort set den samme konkurshyppighed og anden transport end flytransport har en lidt højere konkurshyppighed på 2,4 pct. I betragtning af at anden transport end flytransport i høj grad består af offentligt ejede virksomheder kan dette måske overraske. Men da der er tale om små tal for konkurserne, er usikkerheden betydelig. Rejsebureauer og rejsearrangører har en konkurshyppighed på 1,3 pct.

For brancherne som helhed er det særligt industri mv. og bygge og anlæg der har en særlig høj konkurshyppighed. Konkurshyppigheden udgør i begge brancher 2,5 pct. Den forhøjede konkurshyppighed i disse brancher skal ses i sammenhæng med konjunktursituationen hvor det svage boligmarked har ramt aktiviteten i bygge og anlæg og hvor den svage indenlandske efterspørgsel og de sværere afsætningsmuligheder på eksportmarkederne har ramt industrien.

**Tabel 6.4. Den forventede konkurshyppighed i 2009 for erhverv<sup>42</sup>**

<b>Brancher</b>	<b>Antal konkurser</b>	<b>Antal virksomheder</b>	<b>Konkurshyppighed, pct.</b>
<i>Nationalregnskabets hovedbrancher, 10 gruppering</i>			
Landbrug, skovbrug og fiskeri	30	8.805	0,3
Industri, råstofudvinding og forsyningsvirksomhed	274	10.468	2,6
Bygge og anlæg	403	16.444	2,5
Handel og transport mv.	757	38.170	2,0
Information og kommunikation	98	4.790	2,1
Finansiering og forsikring	20	1.082	1,9
Ejendomshandel og udlejning	37	260	1,4
Erhvervsservice	248	15.020	1,7
Offentlig administration, undervisning og sundhed	19	3.429	0,6
Kultur, fritid og anden service	40	7.267	0,5
Uoplyst aktivitet	6	503	1,2
<b>I alt (alle brancher)</b>	<b>1933</b>	<b>108.519</b>	<b>1,8</b>
<i>Indkvartering</i>	14	847	1,7
Hoteller	11	523	2,1
Camping*	1	170	0,7
Feriehusudlejning	2	154	1,6
<i>Anden transport end flytransport</i>	8	352	2,4
Tog *	1	7	16,1
Færge*	1	33	3,7
Busselskaber	4	250	1,4
Biludlejning	2	62	3,9
<i>Rejsebureauer og rejsearrangører*</i>	1	91	1,3
Rejsebureauer*	1	28	4,2

<sup>42</sup> Anm. Konkurshyppighed er antal konkurser i forhold til antal virksomheder. Antal konkurser dækker frem til oktober 2009 men er opregnet til års niveau. Antal virksomheder dækker frem til september og her er anvendt et simpelt gennemsnit af antal virksomheder fra januar til september. Antal virksomheder er fra momsstatistikken (firmaernes køb og salg) og dækker kun over virksomheder med positiv omsætning og ansatte. Pga. momslovgivningens undtagelser vedr. nogle aktiviteter inden for rejsebranchen, kan der være virksomheder med en ikke ubetydelig omsætning, som ikke er momspligtige - og dermed ikke nødvendigvis momsregistrerede Biludlejning omfatter også leasing af biler. De anvendte branchekoder fremgår af bilag 2.

Kilde: Særkørsel fra Danmarks Statistik.

Rejsearrangører*	0	62	0,0
------------------	---	----	-----

\* Angiver hvor usikkerheden pga. af få observationer er betydelig.

Det skal bemærkes, at tallene for konkurser på det detaljerede branche niveau som fx indkvartering og anden transport end flytransport er små. Det betyder, at de beregnede konkurshyppigheder er meget afhængig af det valgte år der ses på, og at enkeltbegivenheder indenfor den pågældende branche spiller en større rolle. Konkurshyppighederne for underbrancherne indkvartering og anden transport end flytransport skal derfor tolkes med betydelig varsomhed.

#### *6.4. Forbrugernes erfaring med konkurser i brancherne for indkvartering og anden transport end flytransport*

Forbrugerpanelundersøgelsen viser også forbrugerens erfaringer med konkurs. Det vil sige, om de udbydere, som forbrugerne senest havde købt henholdsvis indkvartering og anden transport end flytransport af, var gået konkurs inden ydelsen blev brugt.

Undersøgelsen viser, at ingen af de adspurgte forbrugere har oplevet konkurs i forbindelse med det seneste køb af indkvartering eller anden transport inden for de seneste 12 måneder.

Forbrugerne blev også bedt om at oplyse, om de generelt inden for de seneste 12 måneder har tabt penge pga. en konkurs i forbindelse med anden transport end flytransport eller indkvartering på en ferie – det vil sige uafhængig af, om det var i forbindelse med det seneste køb. Hertil svarede 2 ud af 1.187, at de havde oplevet konkurs inden for de seneste 12 måneder. Helt konkret havde den ene respondent oplevet, at en udbyder af indkvartering købt i udlandet, var gået konkurs, og den anden havde oplevet, at en kro i Danmark var gået konkurs.

Der kan ikke ud fra disse tal siges noget om den helt konkrete risiko for, at en forbruger kommer til at opleve en konkurs. Arbejdsgruppen vurderer dog, at risikoen må forventes et være meget lille.



## 7. Administrative, statsfinansielle, konkurrencemæssige og adfærdsmæssige konsekvenser

For at kortlægge konsekvenserne af en eventuel konkursordning for indkvartering og anden transport end flytransport har arbejdsgruppen identificeret og beskrevet de administrative, statsfinansielle konsekvenser, konkurrencemæssige og adfærdsmæssige konsekvenser af en sådan ordning.

### 7.1. Forventede administrative omkostninger ved konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport

Der er til brug for denne kortlægning indhentet bidrag fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsens center for kvalitet i erhvervsreguleringen.

Ved identifikation af de administrative konsekvenser er der taget udgangspunkt i den allerede gennemførte aktivitetsbaserede måling af virksomhedernes administrative byrder ("AMVAB måling") for rejsegarantifondsloven<sup>43</sup> samt bekendtgørelsen om registrering, garantistillelse mv. i Rejsegarantifonden<sup>44</sup>. Vurderingen af de administrative byrder er derfor baseret på, at den frivillige konkurssikring gennemføres som en udvidelse af den eksisterende rejsegarantiordning.

Der er i AMVAB målingen registreret administrative omkostninger forbundet med anmeldelse og registrering i fonden, samt i forbindelse med den løbende indberetning af nøgletal. Der er i forbindelse med disse informationsforpligtigelser målt løbende administrative omkostninger svarende til 11.039 kr. pr. virksomhed pr. år, hvoraf størstedelen af byrderne er forbundet med bekendtgørelsen.

Der er alene taget udgangspunkt i antallet af udbydere af indkvartering i Danmark og antallet af udbydere af anden transport end flytransport, jf. afsnit 5.1.1.

De forventede løbende administrative omkostninger forbundet med konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport er estimeret i tabel 7.1 - 7.3. Det bemærkes, at det for anden transport end flytransport er svært at skelne mellem hvilke former for transport, som forbrugerne benytter til henholdsvis daglig befordring og til ferie/rejse-formål. Derfor er alle former for anden transport end flytransport inkluderet i kortlægningen af de administrative konsekvenser.

Tabel 7.1: Løbende administrative byrder for danske virksomheder der sælger indkvartering

Virksomhed	Antal	Løbende administrativ byrde (kr. pr. år samfunds niveau)
Hoteller	915	10.100.685
Konferencecentre og kursusejendomme	133	1.468.187
Ferieboliger og andre	322	3.554.558

<sup>43</sup> Lov nr. 315 af 14/05/1997 om en rejsegarantifond,

<sup>44</sup> BEK nr. 503 af 09/06/2004

indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold		
Campingpladser	429	4.735.731
Andre overnatningsfaciliteter	24	264.936
<b>Total</b>	<b>1.823</b>	<b>20.124.067</b>

Tabel 7.2: Løbende administrative byrder for danske virksomheder der sælger indkvartering i udlandet

Virksomhed	Antal	Løbende administrativ byrde (kr. pr. år samfundsniveau)
Rejsebureauer	532	5.872.748

Tabel 7.3: Løbende administrative byrder for danske virksomheder der sælger anden persontransport end flyrejser

Virksomhed	Antal	Løbende administrativ byrde (kr. pr. år på samfundsniveau)
Passagertransport med regional- eller fjerntog	13	143.507
Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	81	894.159
S-togstrafik, metro og andre nærbaner	5	55.195
Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	30	331.170
Turistkørsel og anden landpassagertransport	1.238	13.666.282
Færge/Skib	141	<b>1.556.499</b>
<b>Total</b>	<b>1.508</b>	<b>16.646.812</b>

Som det fremgår, kan der forventes væsentlige nye administrative byrder for erhvervslivet, såfremt samtlige de nævnte virksomheder omfattes af ordningen.

Der må yderligere forventes omstillingsomkostninger for virksomhederne. Dette kan fx være i forbindelse med ændringer af hotellernes it-systemer.

Hvis gruppen af virksomheder, der skal tilbyde forbrugerne en eventuel konkursdækning, afgrænses til fx ikke at gælde rutebuskørsel, S-togstrafik, metro og andre nærbaner, vil det mindske gruppen af virksomheder, der påføres nye administrative byrder og andre omstillingsomkostninger.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at virksomhedernes omkostninger ved de administrative byrder og omstillingsomkostningerne i sidste ende vil blive overvæltet på forbrugerne.

### *7.2. Forventede statsfinansielle konsekvenser ved konkursdækning af indkvartering og anden transport ind flytransport*

I henhold til den nuværende lovgivning, kan økonomi- og erhvervsministeren med tilslutning fra Folketingets Finansudvalg stille garanti for lån optaget af fonden til opfyldelse af fondens forpligtelser, såfremt der ikke er penge nok i fonden.

Hvis indkvartering og anden transport end flytransport skal konkurrerdækkes, vil det medføre, at det beløb, som Rejsegarantifonden kan risikere at skulle dække som følge af konkurser vil stige.

En udvidelse af ordningen vil således kunne påføre staten en øget risiko for at skulle stille garanti for lån til Rejsegarantifonden. Det skal dog bemærkes, at fonden vil skulle betale et sådan lån tilbage.

### *7.3. Forventede konkurrencemæssige konsekvenser ved konkursdækning af indkvartering og anden transport ind flytransport*

Til brug for denne kortlægning er Konkurrencestyrelsen blevet anmodet om at bidrage med nogle overordnede bemærkninger til mulige konsekvenser af, at ordningen udvides. Konkurrencestyrelsen er således ikke blevet bedt om at foretage en konkurrenceanalyse af de konkurrencemæssige konsekvenser af en evt. konkursordning, men har generelt beskrevet de forskellige forhold som kan have betydning for de konkurrencemæssige konsekvenser af ordningen.

De konkurrencemæssige konsekvenser af konkursordningen vil blandt andet afhænge af, hvordan det eller de relevante markeder afgrænses. Ordningen vil kun kunne forvride konkurrencen i konkurrenceretlig forstand i det omfang, hvor to eller flere virksomheder som følge af ordningen stilles indbyrdes forskelligt på det samme marked. De konkurrencemæssige konsekvenser af konkursordningen vil endvidere afhænge af, hvordan forbrugerne omfatter ordningen, og om ordningen er obligatorisk eller frivillig. De konkurrencemæssige konsekvenser af konkursordningen vil derfor samlet set være forskellige afhængige af, hvilke scenarier der vurderes.

Nedenfor er der en generel beskrivelse af de konkurrencemæssige konsekvenser af udvidelsen af konkurrerdækningen i forskellige scenarier, hvor der tages hensyn til, hvordan forbrugerne tager imod produktet. Der lægges i alle scenarierne til grund, at reglerne om konkursordningen kun omfatter rejseudbydere etableret i Danmark, og at ordningen bliver obligatorisk for udbyderne og frivillig for forbrugerne.

I scenarierne tages der udgangspunkt i en sontring mellem rejseudbyderne indbyrdes og rejseudbyderne og forsikringsselskaberne.

#### (i) Konkurrenceforholdene indbyrdes mellem rejseudbyderne

Ved vurderingen af de konkurrencemæssige konsekvenser for udvidelsen af konkursordningen for rejseudbyderne må der skelnes mellem tre situationer. Det drejer sig om (a) situationen, hvor forbrugerne anser ordningen som et gode, (b) situationen, hvor forbrugerne anser ordningen som en belastning og (c) situationen, hvor forbrugerne er fuldstændigt indifferente i forhold til ordningen:

Hvis forbrugerne opfatter ordningen som et gode, vil rejseudbydere etableret i Danmark opnå en konkurrencemæssig fordel i forhold til udenlandske rejseudbydere, der ikke er omfattet af ordningen. Det skyldes, at forbrugerne vil vælge at købe flybilletter fra danske rejseudbydere frem for udenlandske selskaber, hvis billetterne i øvrigt er identiske (eksempelvis med hensyn til destinationer, fleksibilitet, pris mv.). Da danske og udenlandske rejseudbydere umiddelbart kan konkurrere på samme marked, vil ordningen give danske rejseudbydere en konkurrencemæssig fordel.

Hvis forbrugerne opfatter ordningen som en ulempe, vil forbrugerne blot fravælge ordningen. Det vil dog kun være tilfældet i det omfang, at ordningen er frivillig for forbrugerne.

Hvis forbrugerne er indifferente i forhold til ordningen, vil ordningen ikke umiddelbart have betydning for konkurrencen. Det forhold, at ordningen måtte være obligatorisk for udbydere, kan dog muligvis påføre udbydere omkostninger og dermed stille de omfattede udbydere ringere i konkurrencen i forhold til de udbydere, som ikke er omfattet af ordningen.

#### (ii) Konkurrenceforholdene mellem rejseudbydere, der er omfattet af ordningen, og forsikringsselskaberne

Hvis der er et marked for en forsikring, der dækker ved konkurs hos udbydere af transport og andre rejserelaterede ydelser, er det sandsynligt, at også forsikringsselskaberne vil være interesseret i at udbyde den type forsikring. Det vil være tilfældet, hvis forbrugerne opfatter ordningen som et gode.

I det tilfælde kan ordningen ligeledes have konkurrencemæssige konsekvenser for forholdet mellem rejseudbydere, der er omfattet af ordningen, og forsikringsselskaberne. I vurderingen af disse konsekvenser må der skelnes mellem den situation, (a) hvor det bidrag, der skal betales for forsikringen hos de udbydere, der er omfattet af ordningen, overstiger de omkostninger, der er forbundet ved at udbyde forsikringen, og (b) den situation, hvor bidraget ligger under de omkostninger, der er forbundet ved forsikringen:

Hvis det bidrag forbrugerne skal betale for at være dækket hos udbydere, der er omfattet af ordningen, ligger under de omkostninger, udbydere har ved at udbyde forsikringen, vil udbyderen opnå en konkurrencemæssig fordel i forhold til forsikringsselskaberne.

Hvis bidraget derimod overstiger omkostningerne ved ordningen, er det sandsynligt, at forsikringsselskaberne mindst kan udbyde forsikringen til samme pris som de udbydere, der er omfattet af ordningen. Dermed vil ordningen ikke umiddelbart have nogen konkurrencemæssige konsekvenser for forholdet mellem udbydere og forsikringsselskaberne.

De angivne generelle principper for scenarie (i) og (ii) finder også anvendelse i forhold til eventuelle andre markeder, som måtte blive berørt af ordningen. Ordningens konkurrencemæssige betydning vil således bl.a. afhænge af, hvordan forbrugerne opfatter ordningen, og om ordningen er frivillig eller obligatorisk.

#### *7.4. Forventede adfærdsmæssige konsekvenser*

For at undersøge konsekvensen af en konkursordning er det nødvendigt at belyse, hvordan forbrugerne vil agere, hvis der indføres konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport.

Generelt er forbrugernes adfærd på et marked med til at påvirke markedet. Ligeledes er virksomhedernes adfærd på markedet med til at påvirke forbrugernes adfærd.

Hvis der ikke er en økonomisk risiko forbundet med at købe en ydelse et bestemt sted, vil dette ikke indgå i forbrugers beslutning. Sådant en situation vil opstå, hvis der indføres en generel konkursdækning af indkvartering og anden transport end flytransport. I det tilfælde kan der være risiko for, at forbrugerne vil ændre adfærd ved at tage mindre hensyn til, om der er en økonomisk risiko forbundet med at forudbetale den pågældende ydelse.

Over for dette kan anføres, at det allerede nu kan være svært for forbrugeren at bedømme den økonomiske risiko ved at købe en ydelse hos en bestemt udbyder. Det vil ikke altid være klart for forbrugeren, hvordan en udbyders økonomiske situation er, og derfor vil det i en del situationer ikke være muligt for forbrugeren at inddrage dette aspekt, når den pågældende træffer beslutning om at købe en rejseydelse.

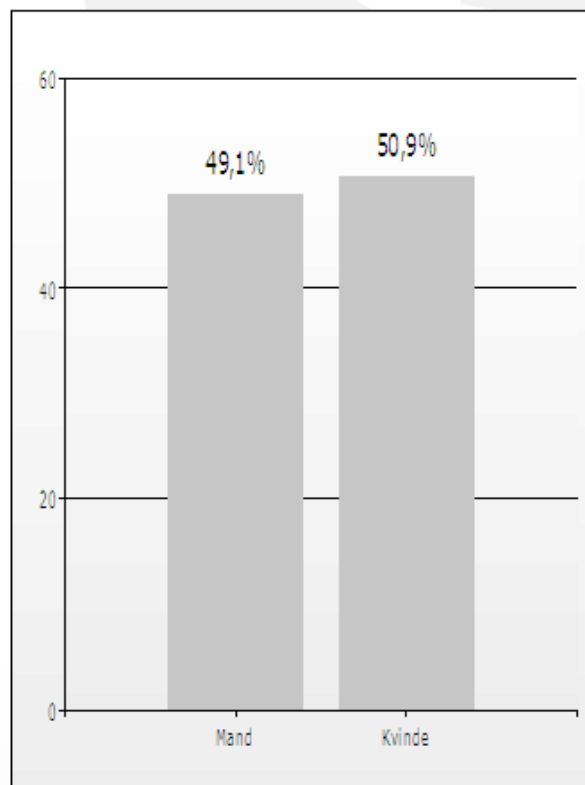
Det må forventes, at en del forbrugere formentlig vil tilvælge en eventuel konkursdækning uden forudgående risikovurdering af udbyderens økonomi, for at være helt sikre på, at de ikke taber penge. Det kan således være forbrugere, der tilvælger konkursdækningen selvom risikoen for at rejseudbyderen går konkurs er meget lille.

## Bilag 1: Forbrugerpanelundersøgelse vedr. konkursdækning



Er du ... ?

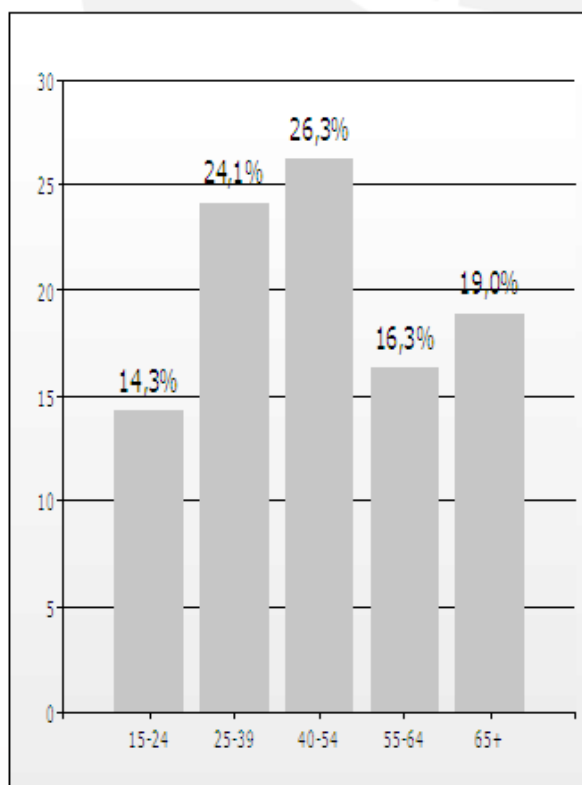
Mand	583	49,1 %
Kvinde	604	50,9 %
Total	1187	100,0 %





## Alder:

15-24	170	14,3 %
25-39	286	24,1 %
40-54	312	26,3 %
55-64	193	16,3 %
65+	226	19,0 %
Total	1187	100,0 %

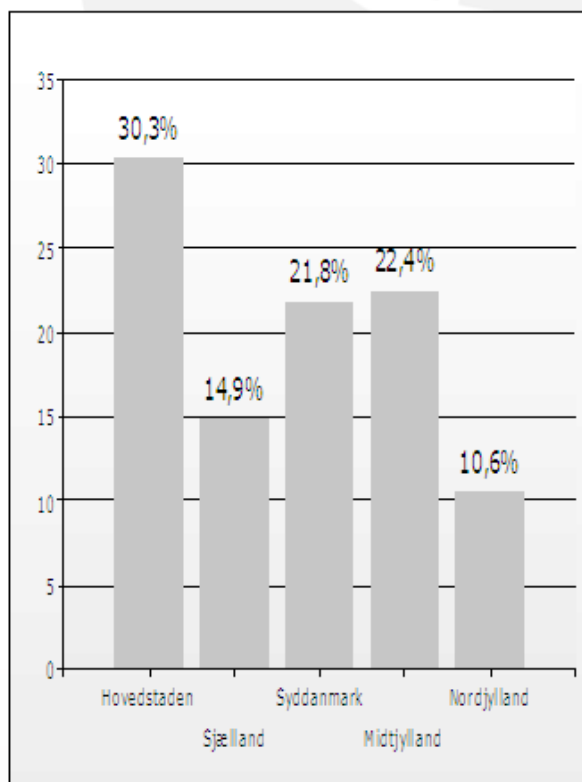


© Copyright 2008 Confirmit. All rights reserved.



## Region:

Hovedstaden	360	30.3 %
Sjælland	177	14.9 %
Syddanmark	259	21.8 %
Midtjylland	266	22.4 %
Nordjylland	126	10.6 %
Total	1187	100.0 %

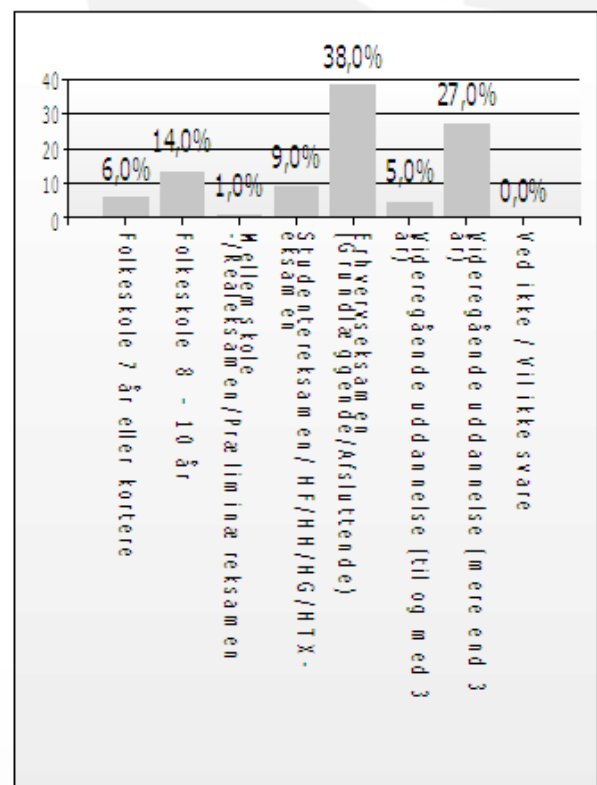


© Copyright 2008 Confirmit. All rights reserved.



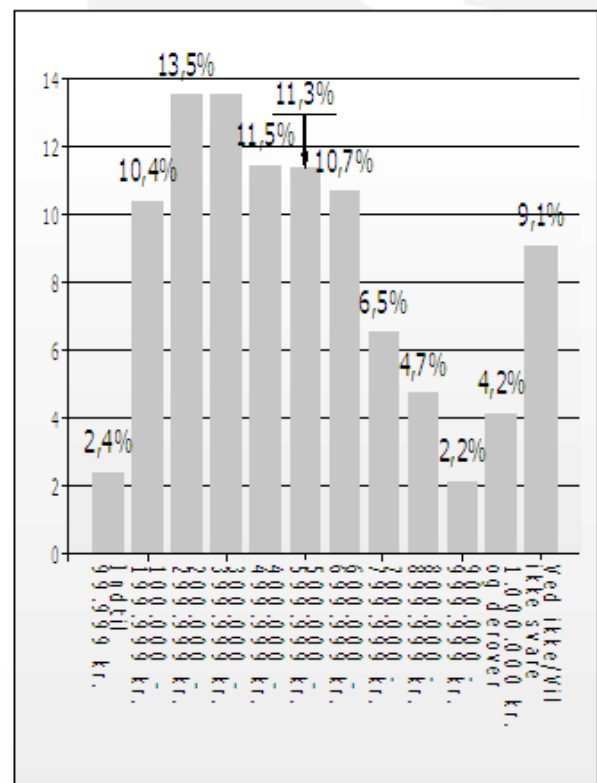
## Hvad er din egen sidst afsluttede uddannelse?

Folkeskole 7 år eller kortere	71	6,0 %
Folkeskole 8 – 10 år	166	14,0 %
Mellemskole-/Realeksamen/Præliminæreksamen	12	1,0 %
Stuentereksamen/ HF/HH/HG/HT X-eksamen	107	9,0 %
Erhvervseksamen ( Grundlæggende/Afsluttende)	451	38,0 %
Videregående uddannelse (til og med 3 år)	59	5,0 %
Videregående uddannelse (mere end 3 år)	320	27,0 %
Ved ikke / Vil ikke svare	0	0,0 %
<b>Total</b>	<b>1187</b>	<b>100,0 %</b>



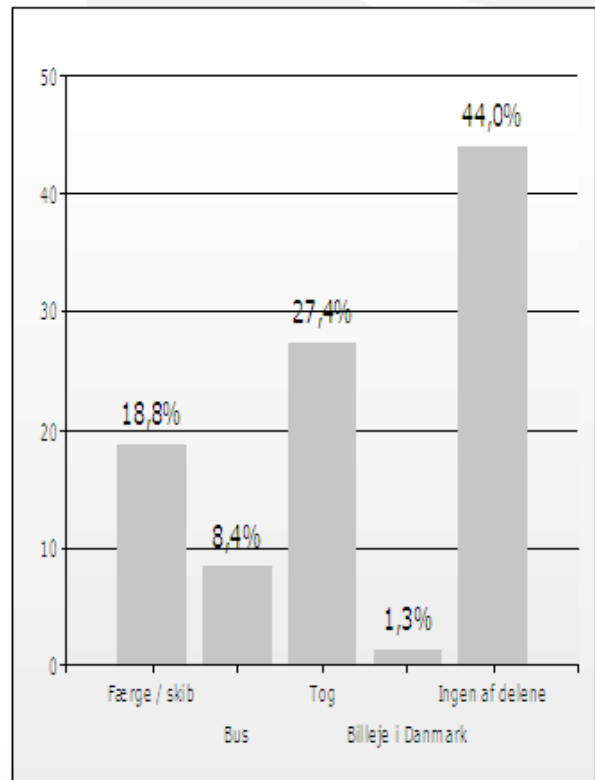
Hvad er husstandens samlede nuværende indkomst før skat? Det drejer sig om husstandens indtægt – og vi tænker kun på bruttoindtægten – altså før eventuel skat er trukket fra.

Indtil 99.999 kr.	28	2,4 %
100.000 – 199.999 kr.	123	10,4 %
200.000 – 299.999 kr.	160	13,5 %
300.000 – 399.999 kr.	160	13,5 %
400.000 – 499.999 kr.	136	11,5 %
500.000 – 599.999 kr.	135	11,3 %
600.000 – 699.999 kr.	127	10,7 %
700.000 – 799.999 kr.	77	6,5 %
800.000 – 899.999 kr.	56	4,7 %
900.000 – 999.999 kr.	26	2,2 %
1.000.000 kr. og derover	50	4,2 %
Ved ikke/til ikke svare	108	9,1 %
Total	1187	100,0 %



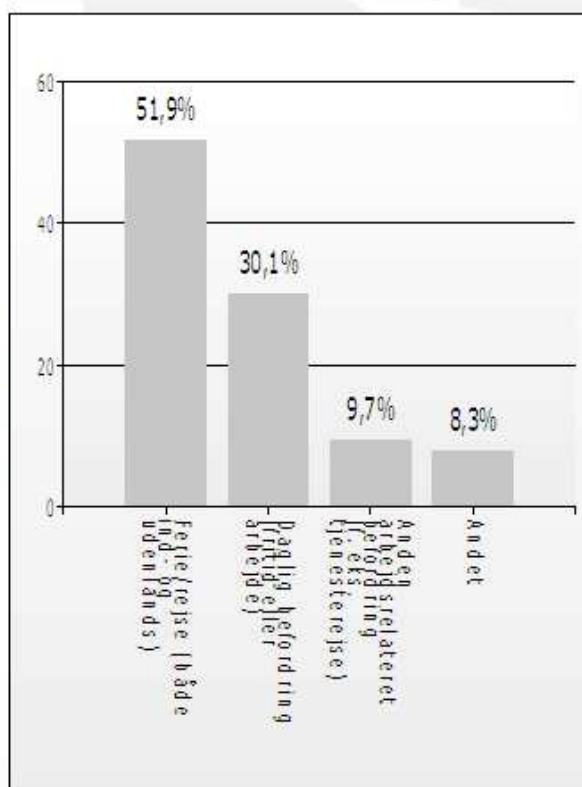
Hvilken af nedenstående transportydelser har du senest købt indenfor de sidste 12 måneder?

Færge / skib	223	18,8 %
Bus	100	8,4 %
Tog	326	27,4 %
Billeje i Danmark	16	1,3 %
Ingen af delene	522	44,0 %
<b>Total</b>	<b>1187</b>	<b>100,0 %</b>



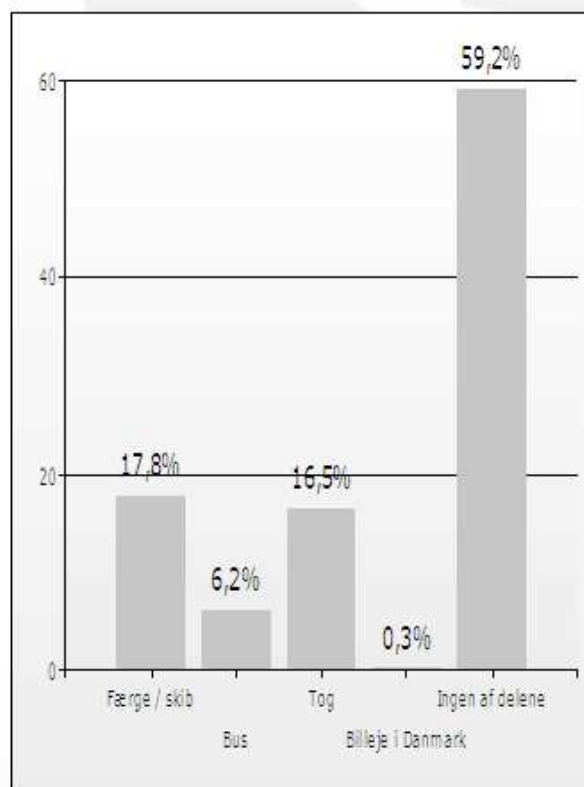
## Hvad var formålet med transportydelsen?

Ferie/rejse (både ind- og udenlands)	345	51,9 %
Daglig befordring (fritid eller arbejde)	200	30,1 %
Anden arbejdsrelateret befordring (f. eks. tjensterejse)	64	9,7 %
Andet	56	8,3 %
<b>Total</b>	<b>665</b>	<b>100,0 %</b>



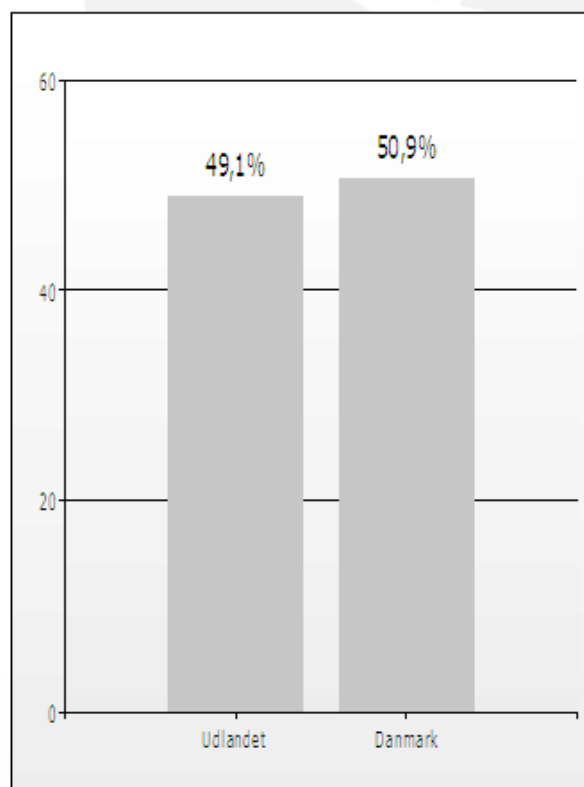
Hvilken af nedenstående transportydelser har du senest købt indenfor de sidste 12 måneder i forbindelse med ferie/rejse?

Færge / skib	57	17,8 %
Bus	20	6,2 %
Tog	53	16,5 %
Billeje i Danmark	1	0,3 %
Ingen af delene	189	59,2 %
Total	320	100,0 %



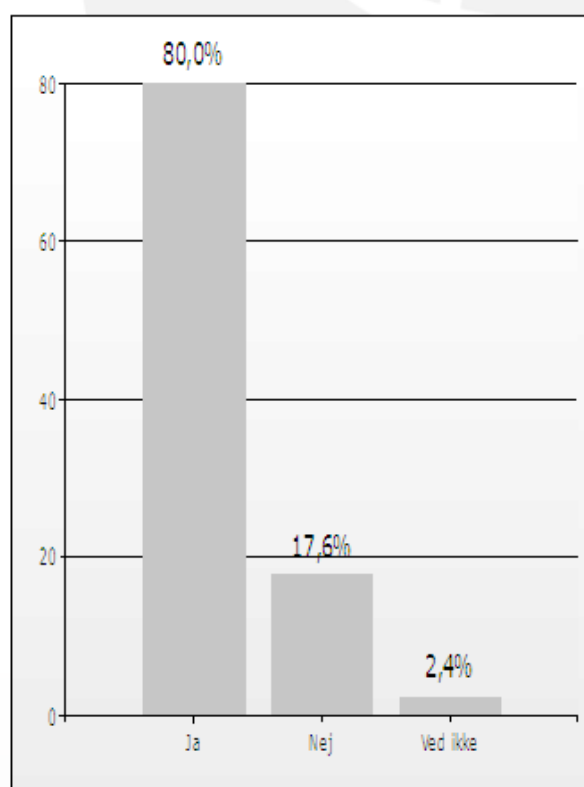
## Gik ferietransporten til udlandet eller Danmark?

Udlandet	234	49.1 %
Danmark	242	50.9 %
Total	475	100.0 %



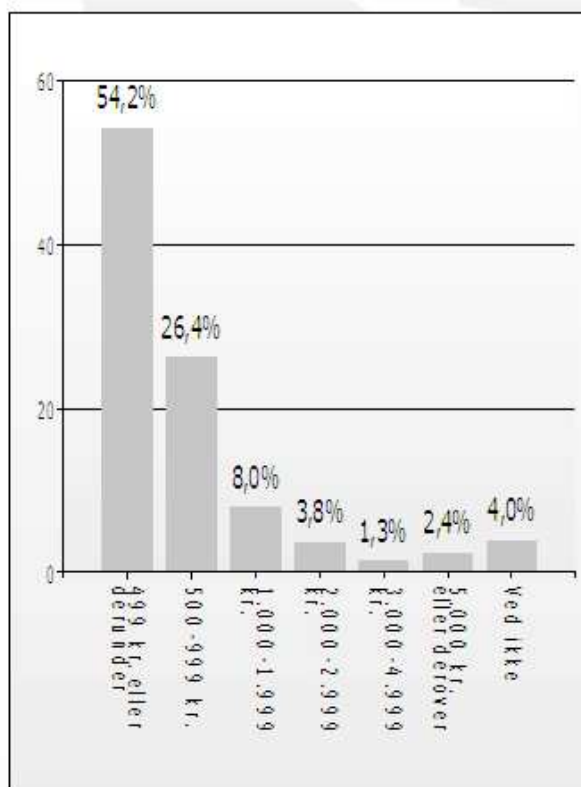
## Blev ferietransporten købt hos en dansk virksomhed?

Ja	380	80,0 %
Nej	84	17,6 %
Ved ikke	11	2,4 %
Total	475	100,0 %



## Hvad kostede ferietransporten i gennemsnit pr. deltager?

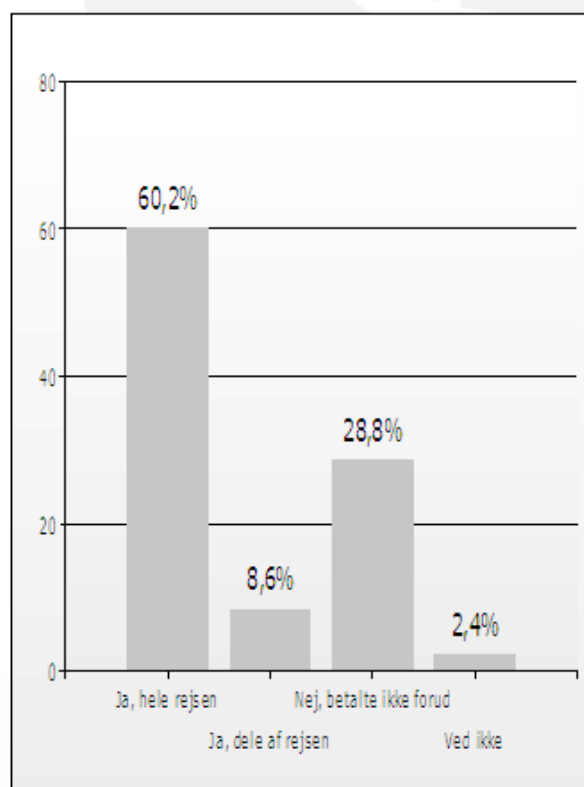
499 kr. eller derunder	257	54,2 %
500-999 kr.	125	26,4 %
1.000-1.999 kr.	38	8,0 %
2.000-2.999 kr.	18	3,8 %
3.000-4.999 kr.	6	1,3 %
5.000 kr. eller derover	11	2,4 %
Ved ikke	19	4,0 %
Total	475	100,0 %





## Blev hele eller dele af ferietransporten betalt forud?

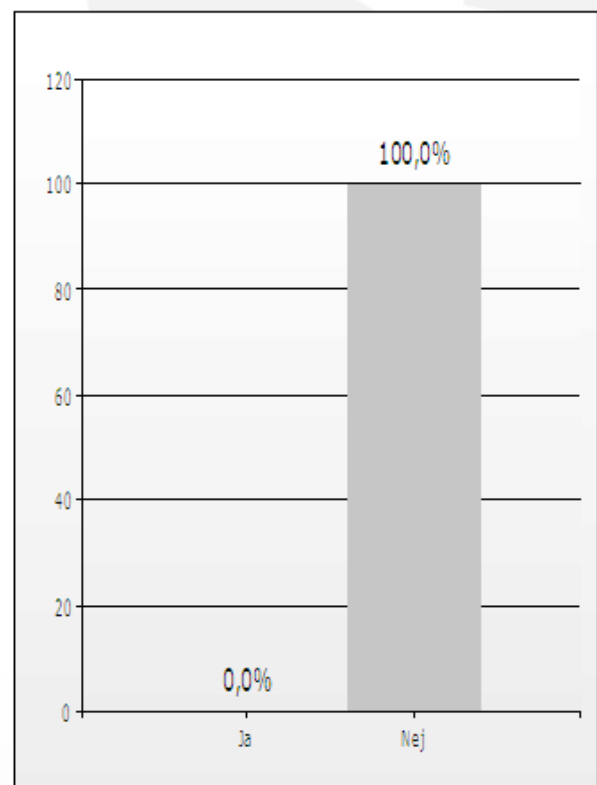
Ja, hele rejsen	286	60,2 %
Ja, dele af rejsen	41	8,6 %
Nej, betalte ikke forud	137	28,8 %
Ved ikke	11	2,4 %
Total	475	100,0 %





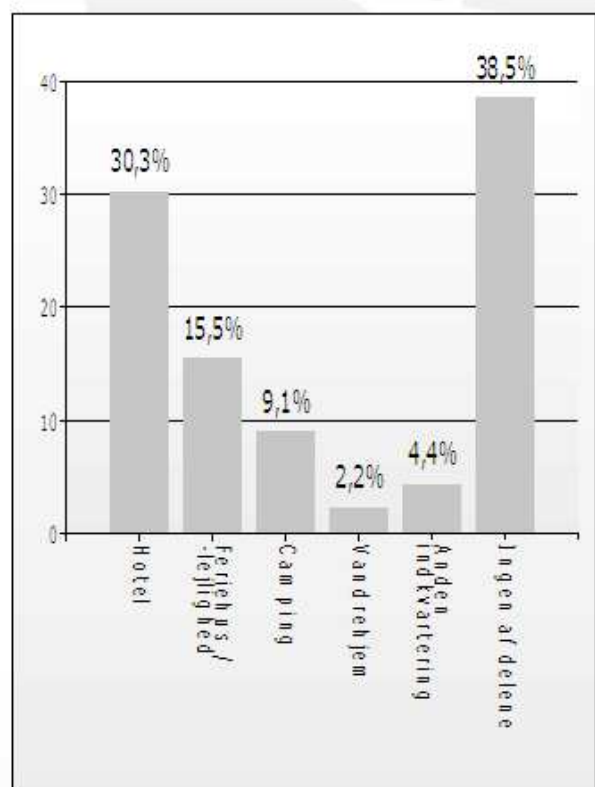
Gik virksomheden, hvor du købte ferietransporten, konkurs inden du kom afsted?

Ja	0	0.0 %
Nej	475	100.0 %
Total	475	100.0 %



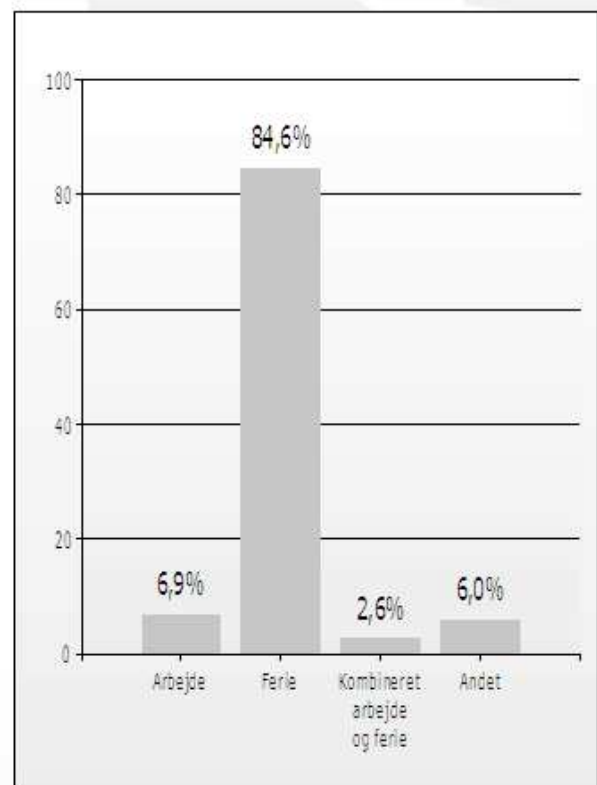
Hvilken af nedenstående indkvarteringsydelser har du senest købt indenfor de sidste 12 måneder?

Hotel	360	30,3 %
Feriehus / Lejlighed	184	15,5 %
Camping	108	9,1 %
Vandrehjem	27	2,2 %
Anden indkvartering	52	4,4 %
Ingen af delene	457	38,5 %
Total	1187	100,0 %



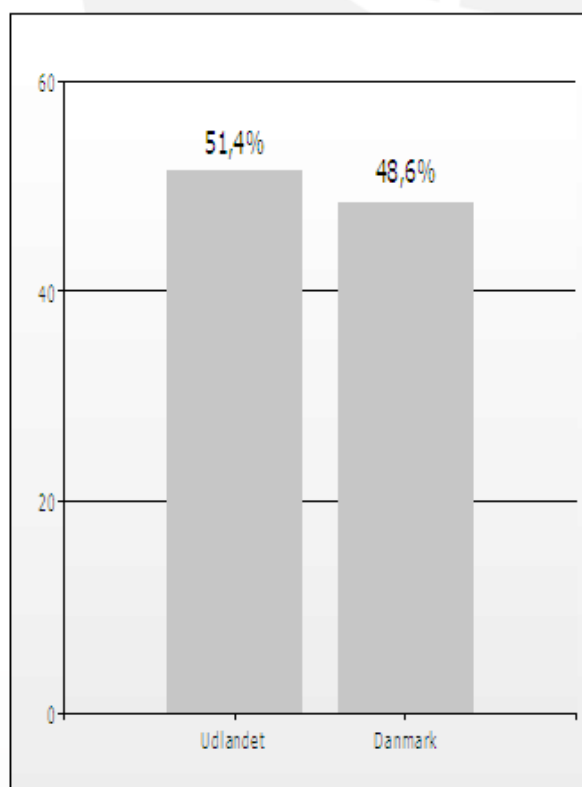
## I hvilken forbindelse foregik indkvarteringen?

Arbejde	50	6,9 %
Ferie	617	84,6 %
Kombineret arbejde og ferie	19	2,6 %
Andet	44	6,0 %
Total	730	100,0 %



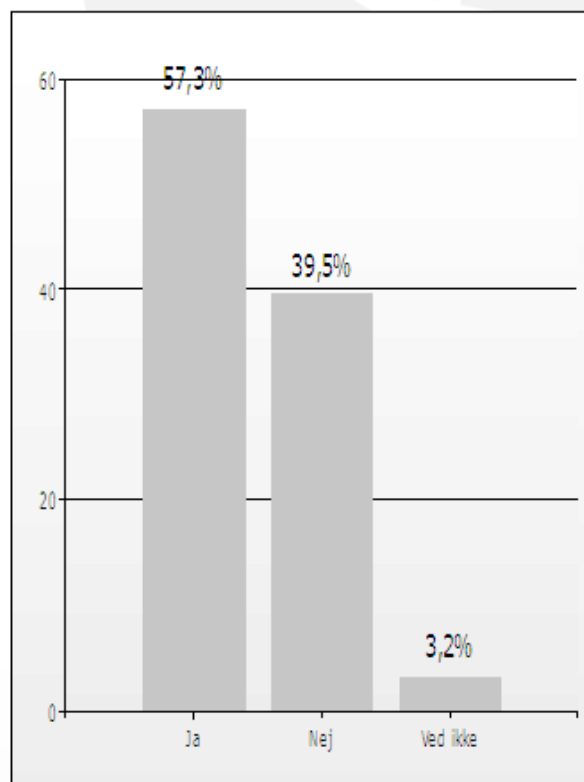
## Foregik indkvarteringen i udlandet eller Danmark?

Udlandet	375	51,4 %
Danmark	355	48,6 %
Total	730	100,0 %



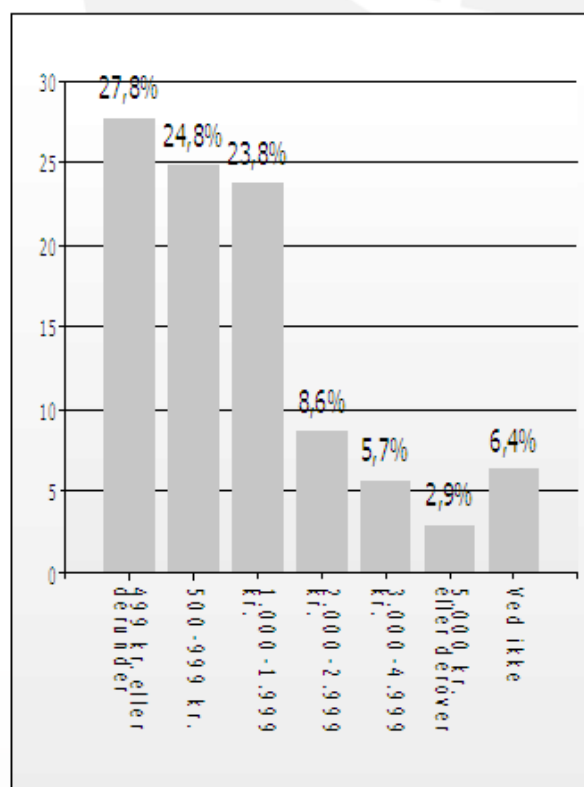
## Blev indkvarteringen købt hos en dansk virksomhed?

Ja	418	57,3 %
Nej	288	39,5 %
Ved ikke	23	3,2 %
Total	730	100,0 %



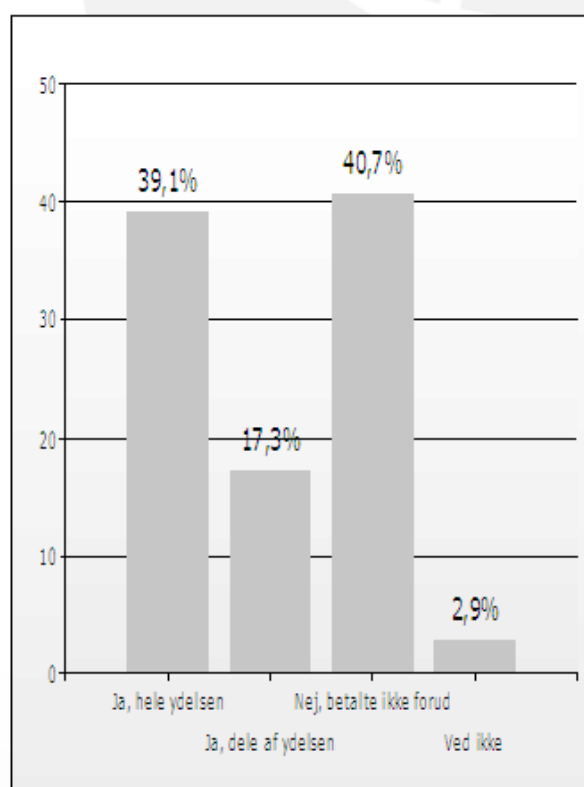
## Hvad kostede indkvarteringen i gennemsnit pr. deltager?

499 kr. eller derunder	203	27,8 %
500-999 kr.	181	24,8 %
1.000-1.999 kr.	174	23,8 %
2.000-2.999 kr.	63	8,6 %
3.000-4.999 kr.	42	5,7 %
5.000 kr. eller derover	21	2,9 %
Ved ikke	46	6,4 %
Total	730	100,0 %



## Blev hele eller dele af indkvarteringen betalt forud?

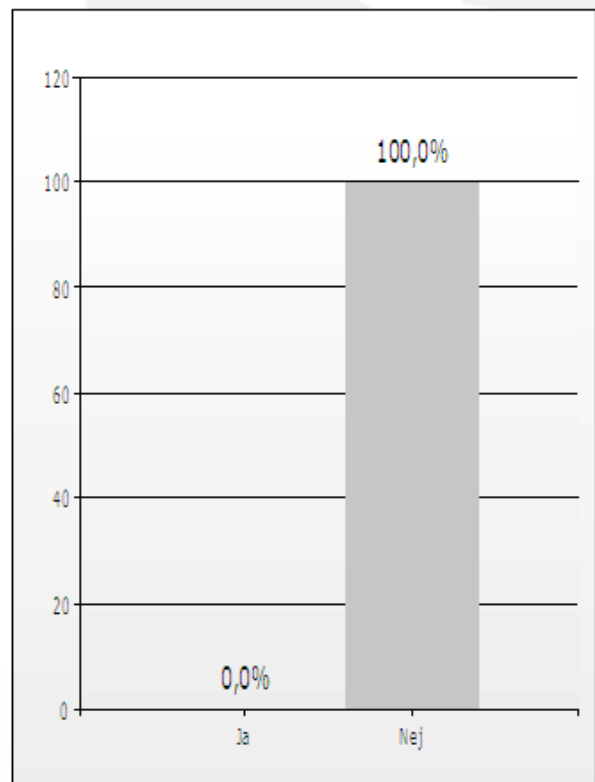
Ja, hele ydelsen	286	39.1 %
Ja, dele af ydelsen	126	17.3 %
Nej, betalte ikke forud	297	40.7 %
Ved ikke	21	2.9 %
<b>Total</b>	<b>730</b>	<b>100.0 %</b>





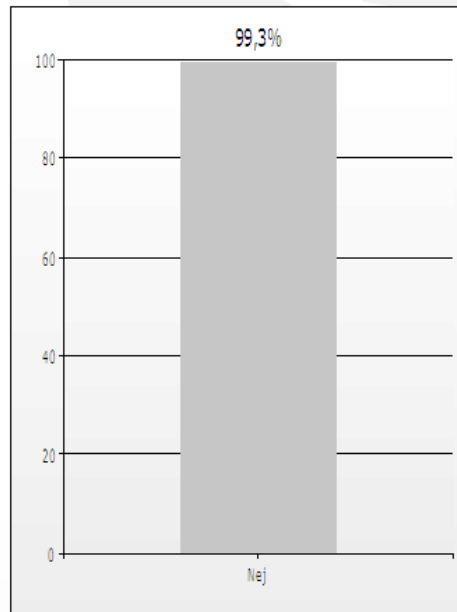
Gik virksomheden, hvor du købte indkvarteringen, konkurs inden du brugte ydelsen?

Ja	0	0,0 %
Nej	730	100,0 %
Total	730	100,0 %



Har du inden for de seneste 12 måneder tabt penge pga. en konkurs i forbindelse med transport eller indkvartering på en ferie?

Nej	1179	99,3 %
Total	1187	100,0 %



Med hensyn til resultatet af dette spørgsmål, gøres der opmærksom på, at det af de konkrete svar fremgår, at 4 af svarene vedrører sterlings konkurs i 2008. Der er således ikke tale om konkurer i de brancher som denne undersøgelse vedrører. Yderligere to af besvarelser drejer sig om, at hotels.com havde fået forudbetaling for overnatning, men hotellet ville have betaling ved ankomsten.ca 800 kr. og en telefonisk afbestilling, der ikke blev registreret af dem, der havde modtaget betalingen. Disse vedrører således heller ikke konkurer.

På den baggrund er det konkluderet, at det alene er 2 af de 1187 adspurgte forbrugere, der inden for de seneste 12 måneder har tabt penge pga. en konkurs i forbindelse med transport eller indkvartering på en ferie.

## Bilag 2: Brancheundersøgelse om forudbetalinger i forbindelse med indkvartering og anden transport end flytransport

Forbrugerstyrelsen har ved brev af 25. august 2009 anmodet en række brancheorganisationer om at give oplysninger om antal virksomheder, der tager imod forudbetaling, herunder det beløbsmæssige omfang af modtagne forudbetalinger:

### Oversigt over modtagne oplysninger om forudbetaling i forbindelse med indkvartering:

	Modtager forudbetaling	Beløbsmæssige omfang af forudbetalinger	Danske/udenlandske gæster
<b>DRF</b>	DRB har oplyst, at stort set al formidlet indkvartering er omfattet af forudbetalinger i et eller andet omfang. DRB kan ikke komme med et validt estimat på omfanget af forudbetalinger.	DRB oplyser, at en omregning af personovernatningerne til omsætningstal vil ligge i omegnen af 1,4-2,0 mia. kr. – afhængig af den gennemsnitlige overnatningspris. Hvor stor en del af dette beløb, der består af forudbetalinger kan DRB ikke oplyse.	
<b>Sommerhusudlejning</b>	Det skønnes, at en stor del af udlejningsbureauerne opkræver forudbetaling for indkvartering.	Der modtages i gennemsnit 1.300 kr. i forudbetaling for et udlejet sommerhus.	Under 25 procent af gæsterne i lejede sommerhuse i Danmark er danskere.
<b>Hoteller (26 pct. af værelseskapaciteten i Danmark)</b>	Trefjerdedele af de adspurgte hoteller opkræver forudbetaling.  Blandt halvdelen af de adspurgte udgør forudbetaling ingen eller under 2 pct. af virksomhedens samlede salg til private.  Det vurderes på landsplan at hotellerne samlede opkrævning af de-		

	positum eller anden form for forudbetaling hos private forbrugere udgør 1-2 pct. af virksomhedernes salg til private.		
--	---	--	--

**Oversigt over modtagne oplysninger om forudbetaling i forbindelse med transport:**

	<b>Modtager forudbetaling</b>	<b>Beløbsmæssige omfang af forudbetalinger</b>	<b>National/international transport</b>
<b>Arriva</b>	Ja	62.200.000 kr.	<b>Udlandsomsætningen er en del af DSB's omsætning.</b>
<b>Lokalbanen</b>	Ja	19.292.754,50 kr.	<b>Der er modtaget forudbetaling for 261.249,00 kr. i forbindelse med transport til udlandet.</b>
<b>Midtjyske Jernbaner</b>	Ja	Skønsmæssigt 30.000-35.000 kr.	
<b>Midttrafik</b>	Ja	434.325.370 kr.	
<b>Movia</b>	Ja (modtagne forudbetalinger gælder bus, tog og metro)	2,5 mia. kr.  Gns. forudbetaling for periodekort er ca. 260 kr. Gns. forudbetaling på klippekort er ca. 77 kr.  Tallene gælder for Movias salg i hovedstadsområdet.	
<b>Nordjyllands Trafikselskab</b>	Ja		
<b>Nordjyske Jernbaner</b>	Ja		
<b>Sydtrafik</b>	Ja	Kan ikke oplyses – bl.a. pga. billetsamarbejde med andre trafikoperatører, herunder DSB	

**Følgende brancheorganisationer samt relevante parter er blevet hørt:**

Offentlige myndigheder

Trafikstyrelsen

Anden transport end flytransport

Danske Biludlejere

Danmarks Rejsebureau Forening. Bus - og togfraktionen.

Danske Busvognmænd

Danmarks Rejsebureau Forening. Bus - og togfraktionen.

Arriva

DSB

DSB First

Lokalbanen

Lollandsbanen

Metro

Midtjyske Jernbaner

Nordjyske Jernbaner

Sydtrafik

Vestsjællands lokalbaner

Danmarks Rederiforening

Bilfærgernes Rederiforening

Rederiforeningen af 1895

Rederiforeningen for mindre skibe

BAT

Movia

Fynbus

Sydtrafik

Midttrafik

Nordjyllands Trafikselskab

Indkvartering

Danhostel

Danmarks Rejsebureau Forening

Dansk Camping Union

Danske Kroer og Hoteller

Feriehusudlejernes brancheforening

FDM Camping

Horesta

Rejsearrangører i Danmark

Danmarks Rejsebureau Forening

Rejsearrangører i Danmark

**Følgende høringsparter har besvaret henvendelsen:**

Indkvartering

Danmarks Rejsebureau Forening

Feriehusudlejernes Brancheforening

Horesta

Anden transport end flytransport

Arriva

DSB

Lokalbanen

Midtjyske Jernbaner

Midttrafik

Movia

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyske Jernbaner

Sydtrafik

Rejsearrangører i Danmark

### Bilag 3: Anvendte branchekoder fra Danmarks statistik

#### Firmaernes køb og salg

Data er fundet via Statistikbanken hos Danmarks Statistik:

Statistiknavn: "FIKS1: Firmaernes køb og salg (år) efter branche og beløb"

Statistikken i den generelle firmastatistik baserer sig på branchekoderne i DB07.

Data er sorteret efter 'branche' (højeste detaljeniveau med branchekoder), efter 'antal virksomheder' og efter årstal (2008).

#### 3.1. Antallet af danske virksomheder der i 2008 solgte indkvarteringsydelser i Danmark

Virksomhed	Antal
551010 Hoteller	915
551020 Konferencecentre og kursusjendomme	133
552000 Ferieboliger og andre indlogeringsfaciliteter til kortvarige ophold	322
553000 Campingpladser	429
559000 Andre overnatningsfaciliteter	24
<b>I alt</b>	<b>1823</b>

#### 3.2. Antallet af rejsebureauer og rejsearrangører i Danmark i 2008

Virksomhed	Antal
791100 Rejsebureauer	80
791200 Rejsearrangører	205
<b>I alt</b>	<b>285</b>

#### 3.3. Antallet af danske virksomheder, der i 2008 solgte anden passagertransport end flytransport

Virksomhed	Antal
491000 Passagertransport med regional- eller fjern tog	13
493110 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	81
493120 S-togstrafik, metro og andre nærbaner	5
493910 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	30
493920 Turistkørsel og anden landpassagertransport	1238
501000 Sø- og kysttransport af passagerer	120
503000 Transport af passagerer ad indre vandveje	21
<b>I alt</b>	<b>1508</b>

## Konkursstatistik

Data for konkurer baserer sig på en særkørsel fra Danmarks Statistik.

### 3.4. Antallet af virksomheder der er gået konkurs 1993-2004

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Hoteller</b> 551110, 551200 (DB93), 551010 (DB03)	37	9	8	2	5	6	9	13	7	10	13
<b>Camping</b> 552200 (DB93/DB03)	1	1	2	0	0	2	1	0	0	2	2
<b>Konferencecentre og kursusejendomme</b> 551020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Feriehusudlejning</b> 552310, 552100, 703130 (DB93/DB03)	4	2	7	1	4	2	1	0	1	0	3
<b>Andre overnatningsfa- ciliteter</b> 552390 (DB93/DB03)	1	2	1	1	0	1	1	0	0	0	0
<b>Tog</b> 601000(DB93/DB03)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
<b>Rutebus og s-tog mv.</b> 602100, 602110, 602120 (DB93/DB03)	3	1	1	0	1	5	3	1	2	2	1
<b>Færge</b> 611020 (DB93/DB03)	2	0	0	1	0	0	1	9	9	9	1
<b>Busselskaber</b> 602100, 602300 (DB93), 602110, 602300 (DB03)	11	5	7	3	7	8	8	5	17	6	9
<b>Transport af passagerer ad indre vandveje</b> 612000 (DB93/DB03)	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0



### 3.5. Antallet af virksomheder der er gået konkurs 2005-2009

	2005	2006	2007	2008																2009					
				jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj					
<b>Hoteller</b>																									
551010 (DB03)																									
551010 (DB07)	11	6	9	0	1	1	0	1	0	0	1	3	2	1	3	1	2	3	4	0					
<b>Camping</b>																									
552200 (DB03)																									
553000 (DB07)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0					
<b>Konference- centre og kur- susejendomme</b>				1 (for hele året)																					
551020	0	1	0												0	0	0	1	1						
<b>Feriehusudlej.</b>																									
552310, 552100 703130 (DB03), 552000, 683120 (DB07)	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	2	0	1	0					
<b>Andre overnat- ningsfaciliteter</b>				1 (for hele året)																					
559000 (DB07)	0	0	0												0	0	0	0	0	1					
<b>Tog</b>																									
601000 (DB03), 491000 (DB07)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0					
<b>Rutebuskørsel, by- og nærtrafik</b>				2(for hele året)																					
493110 (DB07)	0	0	0												0	0	0	0	0	0					
<b>S-togstrafik, metro og andre nærbaner</b>																									
493120 (DB07)	1	0	0	0											0	0	0	0	0	0					
<b>Færge</b>																									
611020 (DB03), 501000 (DB07)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0					
<b>Busselskaber</b>																									
602110, 602300 (DB03), 493910, 493920 (DB07)	6	4	11	0	1	0	1	1	0	2	0	1	2	2	1	0	1	0	0	0					
<b>Transport af passagerer ad indre vandveje</b>																									
503000 (DB07)	0	0	0	0											0	0	0	0	0	0					

#### Generel Firmastatistik

Statistikken i den generelle firmastatistik baserer sig på branchekoderne i DB03.

3.6. Antallet af danske virksomheder der i 2007 solgte indkvarteringsydelser i Danmark

Virksomhed	Antal
551010 Hoteller	824
551020 Konferencecentre og kursusjendomme	110
552310 Feriecentre	32
552200 Campingpladser	416
<b>I alt</b>	<b>1382</b>

3.7. Antallet af rejsebureauer og rejsearrangører i Danmark i 2007

Virksomhed	Antal
633020 Rejsebureauer, turarrangerende	388
633030 Rejsebureauer, billetformidlende	144
<b>I alt</b>	<b>532</b>

3.8. Antallet af danske virksomheder, der i 2007 solgte anden passagertransport end flytransport

Virksomhed	Antal
601000 Jernbaner	14
602110 Bustrafik	123
602120 S-togstrafik, metro og anden sporbaseret trafik	3
602333 Anden landpassagertransport	489
611020 Rederivirksomhed, færge- og passagerfart	69
612000 Transport ad indre vandveje	27
<b>I alt</b>	<b>725</b>

#### Bilag 4: Den anvendte konkursstatistik i afsnit 6

I forhold til de historiske opgørelser af konkurser frem til og med 2008 der var baseret på den optællingsbaserede metode er tallene for 2009 baseret på den registerbaserede metode. Dette giver en række fordele. Med den registerbaserede metode tælles ikke længere personlige konkurser med (konkurser der ikke er tilknyttet et CVR nummer). Dobbelttællinger af konkurser som annonceres 2 (eller flere) gange i samme måned undgås, ligesom konkurser, der aflyses samme måned, som de er erklæret, ikke tælles med. Endelig er det med den registerbaserede metode muligt kun at tælle konkurser med for virksomheder med positiv omsætning og ansatte jf. Nyt fra Danmarks Statistik nr. 487 (Konkurser) vurderes at en stor del af antallet af konkurser rammer virksomheder som ingen ansatte har. Antal virksomheder som det sættes i forhold til er også med positiv omsætning og ansatte. Til gengæld optræder med den registerbaserede metode flere tilfælde af branchen 'uoplyst aktivitet', da brancheplaceringen nu udelukkende baseres på det Erhvervsstatistiske Register (hvor den før blev suppleret med manuel gennemgang) - det betyder især færre konkurser i branchegruppen 'finansiering og forsikring' (typisk er mange holdingselskaber i det Erhvervsstatistik Register registreret med 'uoplyst aktivitet'). Ifølge tabel 1 er der dog ikke særlig mange konkurser under uoplyst aktivitet (6 ud af samtlige 1933 konkurser) så problemet er ikke stort.

Kilde: Danmarks Statistik, Registerbaserede konkurser, Varedeklaration.