



Folketingets Erhvervsudvalg

**Danish Aviation**

Folketinget  
Christiansborg

## **Lov om Rejsegarantifond**

På vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart vedhæftes en artikel fra hjemmesiden Check-In, hvori Direktør Jacob Krogsgaard fra Cimber Sterling udtrykker stærk kritik i forhold til virkningerne af de seneste ændringer i Lov om Rejsegarantifond. Ændringerne betyder som bekendt, at luftfartsselskaber, der sælger flybilletter i Danmark, skal tilbyde en konkurssikringsordning til private rejsende, der forudbetaler flybilletten.

Jacob Krogsgaards kritik udtrykker holdningen hos medlemmerne af Brancheforeningen Dansk Luftfart. Branchen er kritiske overfor en lovgivning, der stort set kun belaster danske selskaber, men deres udenlandske konkurrenter øjensynlig kan gå fri. Endvidere administreres loven blandt andet i forhold til garantistillelser med udgangspunkt i rejsebureauers forretningsform, og dermed uden hensyntagen til luftfartsselskabernes helt anderledes vilkår.

Foreningen har fremsendt tilsvarende til orientering for Folketingets Trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Per Henriksen  
Brancheforeningen Dansk Luftfart  
33 77 46 72

Bilag

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377  
Danmark

info@dansk-luftfart.dk  
www.dansk-luftfart.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Hannemanns Allé 25  
København S

CVR: 32 96 16 73

Bilag: Fra CHECK-IN.dk den 1. marts 2011

## Cimber-direktør: Stop særlovgivning

01-03-2011

**Cimber Sterlings administrerende direktør Jacob Krogsgaard retter hård kritik mod den ændring i loven om rejsegarantifonden, der trådte i kraft den 1. januar 2010. Loven betyder, at luftfartsselskaberne skal stille en garanti i forhold til salget af billetter til private. Loven er til ugunst for dansk luftfart, mener Cimber-direktøren.**



Lov nr. 315 om en rejsegarantifond, der senest blev ændret med virkning fra 1. januar 2010, er genstand for en stigende kritik fra luftfartsselskaberne.

Loven foreskriver, at luftfartsselskaber der sælger billetter i Danmark, skal stille en garanti overfor Rejsegarantifonden til dækning af eventuelle krav, som fonden på et tidspunkt måtte få mod det pågældende luftfartsselskab.

I praksis foregår det ved, at private rejsekunder kan købe en konkursdækning for en pris af 20 kroner, når der bestilles en flybillet hos et selskab, der er registreret i fonden. Hvis luftfartsselskabet skulle gå konkurs, vil den rejsende med den frivillige konkursdækning være dækket på samme måde som, hvis man havde købt en pakkerejse.

Det vil sige, at den rejsende kan få sine penge tilbage, hvis luftfartsselskabet går konkurs eller blive sikret hjemtransport, hvis en konkurs måtte indtræffe efter at man har rejst ud med de pågældende luftfartsselskab.

For luftfartsselskaberne betyder det, at der skal stilles en garanti, der er afhængig af værdien af solgte billetter med til købt konkursforsikring. Garantien skal stilles i et pengeinstitut eller ved deponering af statsobligationer.

Svarer salget af billetter, hvor kunderne har tilkøbt konkursforsikring, til eksempelvis 250 millioner kroner, skal luftfartsselskabet stille en garanti på 2,5 millioner kroner og en yderligere garanti på 1 million kroner for hver 100 millioner kroner omsætning overstiger 250 millioner kroner.

Men indtil videre er det kun omkring 1 procent af alle rejsende med rutefly fra Danmark, der har valgt at tegne forsikringen. Hos Cimber Sterling var der i begyndelsen af 2010 omkring 5 procent af alle private passagerer, der tegnede konkursdækningen, men selskabet er i lighed med en lang række andre selskaber nede på 1 procent af samtlige dækningskrævede billetter.

### Konkurrenceforvridende lovgivning

"Idéen om en konkursdækning er god nok, men en dansk særlov som man ønsker at forvalte på noget så internationalt som luftfart er svær at håndtere," siger Cimber Sterlings administrerende direktør Jacob Krogsgaard. "Der er klare problemer med at forvalte lovgivningen, der er ekstremt konkurrenceforvridende."

Selskaber som Ryanair og easyJet kan eksempelvis smyge sig udenom lovgivningen, da selskaberne ikke har repræsentation i Danmark. Andre selskaber som eksempelvis Norwegian har undladt at leve op til Rejsegarantifondens krav og er nu blevet politianmeldt af fonden.

Hovedproblemet er, at garantistillelsen ligger beslag på luftfartsselskabernes finansielle beredskab. I forbindelse med garantistillelsen for det første år, hvor loven er i kraft, har Rejsegarantifonden som hovedregel skønnet, at der skal stilles garanti for en omsætning, der svarer til 25 procent af salg af billetter til private - uanset hvor mange, der reelt har tegnet konkursforsikring.

Det kan teoretisk set skabe pres på likviditeten hos luftfartsselskaberne, hvilket direktør i Rejsegarantifonden Birgitte Fjeldhoff, da også medgiver. "Det kan man godt forestille sig. Men vi er nu ved at behandle indberetningerne fra alle fire kvartaler i 2010, hvorefter garantistillelsen vil blive reguleret i forhold til disse tal," siger Birgitte Fjeldhoff.

Hos Cimber Sterling ønsker man lovet lavet om. "Loven trænger til at blive revideret. Vi har tilbudt Erhvervs- og Økonomiministeren samt Transportministeren at bistå med råd og vejledning. Ministerierne mener, at Rejsegarantifonden forvalter loven korrekt, men vi ønsker i stedet loven lavet om. Danmark skal holde op med at lave særlovgivning på områder af denne art," siger Jacob Krogsgaard.