



ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTEREN

18. juni 2013

Besvarelse af spørgsmål 1 til B117stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 6. juni 2013 efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 6. juni 2013 fra Rejsearrangører i Danmark, jf. B 117 - bilag 1.

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85

Svar:

I henvendelsen af 6. juni 2013 har Rejsearrangører i Danmark (RID) en række kommentarer til nogle af de synspunkter og tilkendegivelser, som blev fremført under debatten i Folketinget i forbindelse med 1. behandlingen af B 117. Kommentarerne går primært på spørgsmålet om national lovgivning vs. EU lovgivning, indførelse af en passagerafgift på 5 kr. og forholdet til såvel håndhævelse som konkurrenceevne samt nogle betragtninger omkring garantistillelse.

evm@evm.dk
www.evm.dk

For så vidt angår spørgsmålet om national lovgivning vs. EU lovgivning bemærkes, at jeg i min tale til 1. behandlingen nævnte, at jeg mener, at det er nødvendigt at tænke bredere, hvis der skal findes en reel løsning på udfordringerne, som beslutningsforslaget peger på. Derfor bør vi arbejde for en fælles europæisk løsning, som sikrer et ensartet beskyttelsesniveau for europæiske borgere, når de står i den situation, at det flyselskab, som de skal flyve med, går konkurs. Det vil være en løsning, der giver en reel forbrugerbeskyttelse. En sådan fælles løsning er ikke noget, man skaber med et snuptag – det vil selvfølgelig kræve opbakning fra de andre lande, men det vil vi prøve at afsøge mulighederne for.

Med hensyn til spørgsmålet om indførelse af en afgift på 5 kr. bemærkes, at indførelse af et passagergebyr ganske rigtigt ville betyde, at alle - såvel danske som udenlandske selskaber - er omfattet. Men en sådan ordning har efter min vurdering også en række afgørende svagheder.

For det første vil en rejsegarantiafgift på fx 5 kr. uden et samtidigt krav om garantistillelse være et markant brud med det nuværende princip i rejsegarantifondsordningen, hvor virksomhedernes egen risiko i forhold til Rejsegarantifonden. Det sker i praksis ved, at alle tilmeldte rejseudbydere skal stille en garanti (bankgaranti, kontantdeponering mv.), som dækker fondens risiko ved rejseudbyderens eventuelle konkurs. Denne ordning blev indført i 2004 for at beskytte fonden, og dermed også forbrugere og konkurrerende rejseudbydere, mod tab på useriøse rejseudbydere.

For det andet er der ingen sikkerhed for, at en rejsegarantiafgift kan fastholdes på et lavt niveau som fx 5 kr. Hvis fx et stort udenlandsk selskab går konkurs med et større milliontab for fonden, kan det, af hensyn til fondens kapitalberedskab, være nødvendigt at hæve beløbet i ukendt omfang.

For det tredje er det relevant at vurdere nærmere, om en sådan løsning er proportionel i forhold til det, man ønsker at opnå. Eksempelvis vil ordningen ramme alle – også forretningsrejsende - fordi det på nuværende tidspunkt ikke i praksis er muligt at adskille ferierejsende fra forretningsrejsende.

Endelig vil indførelse af et passagergebyr betyde, at flyselskaber, som har en stor andel af rejsende fra Danmark, ville blive pålagt en disproportional stor udgift, som deres konkurrenter med færre afgang fra Danmark undgår. Det vil især ramme danske selskaber. Samtidig kan det have den konsekvens, at særligt lavprisselskaberne vælger at flytte deres afgang til fx Nordtyskland eller Syd-sverige, hvis omkostningerne ved at flyve fra Danmark bliver for store. Vi risikerer derfor, at forbrugerne i virkeligheden får færre valgmuligheder, hvis flytrafikken flytter til andre lufthavne i udlandet. Dette skal ses i sammenhæng med, at en afgift, som kombineres med et krav om garantistillelse fra flyselskaber, vil være yderst vanskeligt at sikre i forhold til udenlandske flyselskaber. Dette skyldes primært, at det rent praktisk er meget vanskeligt at håndhæve et krav om garantistillelse overfor udenlandske selskaber.

I forhold til spørgsmålet om garantistillelse anfører RID, at der ikke længere er grund til at opretholde kravet om skærpede chartergarantier for charterrejsearrangører. Hertil bemærkes, at vurderingen ved lovens tilblivelse var, at charterrejsearrangørerne har en anden risikoprofil end øvrige rejsearrangører. Denne vurdering synes der pt. ikke at være grundlag for at ændre, idet konkurser hos charterselskaber fortsat må antages at kunne medføre større omkostninger end det i reglen er tilfældet med andre rejsearrangører. Det skyldes, at charterkonceptet indebærer, at mange forbrugere rejser med det samme selskab til den samme destination, hvorved den økonomiske risiko alt andet lige er mere koncentreret.