



ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN

20. juni 2013

**Besvarelse af spørgsmål 2 til B117stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 18. juni 2013 efter ønske fra Henning Hyllested (EL).**

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTERIET  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

**Spørgsmål:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17. juni 2013 fra Danmarks Rejsebureau Forening, jf. B 117 - bilag 3.

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

**Svar:**

I henvendelsen af 17. juni 2013 har Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) en række kommentarer til nogle af de synspunkter, som blev fremført under debatten i Folketinget i forbindelse med 1. behandlingen af B 117. En række af kommentarerne svarer til de kommentarer, som Rejsearrangører i Danmark (RID) har anført i deres henvendelse af 6. juni 2013. Det drejer sig om kommentarer om indførelse af en passagerafgift på 5 kr., forholdet til konkurrenceevne og spørgsmålet om national lovgivning vs. EU lovgivning. Besvarelsen vil derfor på disse punkter minde om min besvarelse af spørgsmål 1 til B 117.

[evm@evm.dk](mailto:evm@evm.dk)  
[www.evm.dk](http://www.evm.dk)

Som jeg nævnte under 1. behandlingen af B 117, rummer den nuværende ordning en række udfordringer, navnlig at den ikke omfatter en række store udenlandske flyselskaber, som sælger mange billetter til danske forbrugere over nettet. Jeg er derfor åben overfor, at se nærmere på hvordan vi bedst kan rette op på de u hensigtsmæssige elementer uden at lave nye konkurrenceforvridende danske særegler

Ift. den konkrete henvendelse går kommentarerne primært på spørgsmålet om national lovgivning vs. EU lovgivning, indførelse af en passagerafgift på 5 kr. og forholdet til konkurrenceevne, ligesom DRF kommenterer på tankerne om et fælles ankenævn på alle rejseydelser.

For så vidt angår spørgsmålet om national lovgivning vs. EU lovgivning bemærkes, 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 hver dækker 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, som DRF også selv påpeger.

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.

Endelig kommenterer DRF på, at beslutningsforslaget lægger op til, at der oprettes et fælles ankenævn for alle rejseydelser. I dag er klagerne fordelt mellem tre instanser, nemlig Trafikstyrelsen, Forbrugerklagenævnet og Pakkerejseankenævnet.

Af bemærkningerne til seneste forslag til ændring af lov om en rejsegarantifond fra 2009 fremgik det, vil være naturligt, at der oprettes et fælles rejseankenævn, der kan behandle klager over både pakkerejser og fly-

transport. Det offentlige Forbrugerklagenævn behandler fortsat klager over flytransport, fordi Pakkerejsenævnet endnu ikke har påtaget sig denne opgave. Baggrunden herfor er ifølge det oplyste, at RID og DRF ikke ønsker at optage klager over flytransport i ankenævnet indenfor rammerne af den eksisterende, lovbestemte finansieringsstruktur.

Det nuværende Pakkerejseankenævn er et godkendt, privatankenævn, som er oprettet af branchen i samarbejde med Forbrugerrådet. Det frivillige element er essensen af alle de godkendte, private klagenævne. Derfor må udgangspunktet være, at branchen bliver enig med sig selv og Forbrugerrådet om oprettelsen af et sådan nævn.