

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om en rejsegarantifond  
(Dækning af tab ved køb af visse transportydelser i tilfælde af rejseudbyderens konkurs)

### § 1

I lov nr. 315 af 14. maj 1997 om en rejsegarantifond, jf. lovbekendtgørelse nr. 1192 af 8. december 2009 foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »økonomi- og erhvervsministeren« til »erhvervs- og vækstministeren«.
2. § 2, stk. 1, nr. 5, ophæves.
3. I § 3, stk. 1, udgår ».«, og i stedet indsættes», og flyselskaber med mere end 25.000 årlige passagerer fra danske lufthavne som tilbyder ydelser efter § 2, stk. 1, nr. 4«.
4. I § 5 a, stk. 1, udgår »og 5«.
5. § 5 a, stk. 2, affattes således:  
»Rejseudbydere, der udbyder flyrejser, jf. § 2, stk.1, nr. 4, skal klart og tydeligt gøre kunden opmærksom på muligheden for at vælge konkursdækning via Rejsegarantifonden«.
6. I § 8, stk. 6, udgår »eller billeje i udlandet«.
7. § 8, stk. 7, ophæves.  
Stk. 8-10 bliver herefter til stk. 7-9.
8. I § 9, stk. 3, udgår »og 5« og 2. pkt.
9. Efter § 9 indsættes i *kapitel 3*:  
»§ 9 a. Fonden kan opkræve de fornødne midler til etablering af nødvendige foranstaltninger for udbydelse og opkrævning af bidrag til konkursdækning fra de i § 20 omfattede rejseudbydere og flyselskaber, jf. § 2, stk. 1, nr. 4«.
10. I § 15 ændres »§ 8, stk. 5-7« til: »§ 8, stk. 5 og 6«.
11. I § 17, stk. 1, ændres »§ 8, stk. 5-7« til: »§ 8, stk. 5 og 6«.
12. § 20 affattes således:  
»§ 20 Pligten til at lade sig registrere omfatter her i landet etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere, samt udenlandske luftfartsselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer fra lufthavne i Danmark, der leverer rejseydelser omfattet af § 2, stk. 1, nr. 4«.

## § 2

Loven træder i kraft den XXX

## § 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

1. Lovforslagets formål og baggrund
2. Gældende ret
3. Lovforslagets indhold
  - 3.1 Præcisering af lovens rækkevidde
  - 3.2 Tilbud om konkursdækning
  - 3.3 Håndhævelse
  - 3.4 Differentieret garantistillelse for charterrejseydelser
  - 3.5 Billeje i udlandet formidlet af dansk udlejer
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer mv.
10. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

#### *1. Lovforslagets formål og baggrund*

Formålet med lovforslaget er, at kunder skal tilbydes en nem adgang til konkursdækning, når de køber flybilletter. Det sikres ved, at den nuværende ordning udvides, så udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende fra danske lufthavne også bliver omfattet af ordningen. Samtidig præciseres det, hvordan konkursdækning skal tilbydes til forbrugere. Hermed sikres mere ensartede konkurrencevilkår samt en effektiv forbrugerbeskyttelse.

Den nuværende lovgivning blev indført i 2010. Intentionen med loven var at udvide den eksisterende konkursbeskyttelse i forbindelse med ferierejser, således at rejsegarantiordningen også skulle omfatte individuelle flyrejser og billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder.

Indtil lovændringen i 2010 var kunders separate køb af flytransport og billeje i udlandet ikke dækket af Rejsegarantifondens dækningsområde, og kunder fik ikke dækket deres tab ved en eventuel konkurs. Dette blev bl.a. aktuelt i oktober 2008, hvor et stort dansketableret flyselskab gik konkurs, og de kunder, der havde købt en enkeltstående flybillet ved flyselskabet, mistede de penge, de havde forudbetalt for deres flybillet.

Den nuværende lovgivning omfatter flyselskaber etableret i Danmark. I en dom afsagt af Østre Landsret er etableringsbegrebet blevet fortolket, således at ordningen alene omfatter flyselskaber med fysiske salgskontorer i Danmark, hvortil kunderne har adgang. Den fortolkning har medført, at adskillige flyselskaber med et stort antal afrejsende fra danske lufthavne ikke anses for omfattet af loven. Dette afskærer mange danske kunder muligheden for at tilkøbe konkursdækning, og forbrugerbeskyttelsen har således ikke det niveau, som det var tiltænkt, da ordningen trådte i kraft i 2010.

Samtidig betød Østre Landsrets dom, at der opstod en konkurrencemæssig skævhed mellem dansk og udenlandsk etablerede virksomheder.

Endvidere har det vist sig i praksis, at der er meget store forskelle på, hvordan udbydere af flybilletter tilbyder konkursdækning til kunder.

For bl.a. at få belyst disse problemstillinger nedsatte Regeringen i efteråret 2013 *Udvalg om lov om en rejsegarantifond*. [Udvalget afgav sine anbefalinger i august 2014.] Regeringen har på baggrund af udvalgsrapporten fundet det hensigtsmæssigt at foreslå visse justeringer i den eksisterende ordning.

I lovforslaget er der derfor lagt op til, at udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årlige afgang fra danske lufthavne også skal omfattes af loven. De rejseudbydere, der er omfattet af loven, skal samtidig klart og tydeligt henvise til en central hjemmeside, hvorfra kunder kan købe konkursdækning af Rejsegarantifonden.

Herudover foreslås en række andre ændringer.

Bestemmelsen vedrørende billeje i udlandet formidlet af dansk udbyder foreslås ophævet. Billejebegrebet blev tilføjet til loven ved udvidelsen af loven i 2010. Der har endnu ikke været biludlejningselskaber registreret i Rejsegarantifonden, og bestemmelsen foreslås derfor afskaffet.

Ydermere foreslås det at ophæve den differentierede garantistillelse for charterrejseudbyderes ydelser, idet Rejsegarantifonden i alle tilfælde foretager en individuel vurdering af hvert enkelt selskabs konkursrisiko. Bestemmelsen om differentieret garantistillelse er derfor overflødig.

Konkursdækning på fly og billejeområdet er en særlig dansk ordning, mens pakkerejseområdet er EU-reguleret ved pakkerejsedirektivet *90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser*. En revision af pakkerejsedirektivet er undervejs og Kommissionen er i foråret 2014 fremkommet med direktivforslag KOM 2013/512. Det forventes ikke, at pakkerejsedirektivforslaget vil indeholde regler om konkursdækning på enkeltstående flyrejser.

## 2. Gældende ret

Rejsegarantifonden yder dækning til kunder i de situationer, hvor kunden har købt a) flytransport, b) en pakkerejse eller c) billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder, og arrangøren på grund af sine økonomiske forhold ikke kan opfylde sine forpligtelser f.eks. udflugter på rejsen eller guidede ture.

Som en pakkerejse anses et rejsearrangement, hvor kunder køber en kombination af minimum to af følgende elementer; transport, indkvartering eller anden væsentlig turistmæssig ydelse.

Med ændring af loven i 2010 blev Rejsegarantifondens dækningsområde udvidet. Det blev fra 2010 obligatorisk for dansk etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere, som sælger flyrejser og billeje i udlandet, at være registreret i Rejsegarantifonden og at tilbyde kunder dækning fra Rejsegarantifonden.

I modsætning til pakkerejser gælder konkursdækningen for flyrejser kun rejser, der er købt til privat brug, ligesom konkursdækningen ikke automatisk følger med, men skal vælges individuelt af kunder mod betaling af et bidrag på pt. 20 kr. Konkursdækningen skal sikre, at alle kunder, der har valgt konkursdækning i

forbindelse med køb af en flyrejse, bliver transporteret hjem uden ekstraomkostninger, hvis rejseudbyderen går konkurs. Derudover skal kunder, der har forudbetalt deres rejser, have deres penge tilbagebetalt.

### *3. Lovforslagets indhold*

#### *3.1 Præcisering af lovens rækkevidde*

Det foreslås, at den nuværende lovgivning præciseres. Det eksisterende etableringsbegreb bibeholdes, men samtidig udvides til at omfatte konkursdækning af flyselskaber med mere end 25.000 antal afrejsende passagerer pr. år fra danske lufthavne. Dækningen foreslås dog begrænset således, at transfer- og transitpassagerer undtages fra ordningen.

Den nuværende lovgivning giver en konkurrencemæssig skævhed, idet ordningen kun omfatter dansk etablerede rejseudbydere og ikke yder den forbrugerbeskyttelse, som var hensigten.

Da loven blev vedtaget, var det intentionen bag loven, at udenlandske flyselskaber med hyppige, kontinuerlige flyvninger til og fra Danmark, skulle være omfattet af lovens etableringsbegreb. I en konkret dom afsagt af Østre Landsret blev det midlertidig fastslået, at flyselskabet Norwegian Air ikke kunne anses for etableret i Danmark, da selskabet ikke havde et fysisk salgskontor i Danmark. Dommen betyder, at en række udenlandske flyselskaber, som udbyder flyvninger fra Danmark er undtaget fra loven og ikke er forpligtede til at tilbyde konkursdækning.

Dette skaber en konkurrencemæssig ulige situation for de dansk etablerede flyselskaber, da de pålægges administrative og økonomiske byrder som deres udenlandske konkurrenter ikke er pålagt. Dertil kommer, at der ikke er en effektiv kundebeskyttelse, idet en stor gruppe af danske kunder ikke har mulighed for at købe konkursdækning hos de udenlandske etablerede konkurrenter.

Samlet set er der derfor langt færre rejseudbydere, der er omfattet af ordningen, end det oprindeligt var forudsat ved ændringen af loven. Dette medfører, at beskyttelsen af kunderne mod et flyselskabs konkurs er ringere end oprindeligt forudsat, og at danske og udenlandske etablerede rejseudbydere ikke ligestilles konkurrencemæssigt.

Lovforslaget berører ikke en ændring i forholdende for formidlere, hvorfor gældende ret vil forblive den samme.

#### *3.2 Tilbud om konkursdækning*

Det fremgår af den nuværende lov, at det tydeligt skal fremgå af rejsebeviset, om en kunde har valgt dækning hos Rejsegarantifonden eller ej, jf. § 5 a, stk. 2.

Af den nuværende lovgivning fremgår, at ved indgåelse af en aftale om en rejseudrejse til privat brug, kan kunden vælge dækning af Rejsegarantifonden. Hvis kunden vælger at købe konkursdækning, sker dette ved betaling til rejseudbyderen, som viderebetaler bidraget til fonden.

Praksis har vist, at der er meget stor forskel på, hvordan udbydere af flybilletter tilbyder konkursdækningen til kunderne, samt hvornår i købsforløbet der henvises til muligheden for køb af konkursdækning.

På denne baggrund foreslås det, at det præciseres, at tilbud om konkursdækning skal fremgå klart og tydeligt af rejsebeviset. Det af rejseudbyderen udstedte rejsebevis skal indeholde en henvisning til

Rejsegarantifonden, hvor konkursdækning kan købes direkte af Rejsegarantifonden. Forbrugeren skal have mulighed for at købe konkursdækning indtil 48 timer efter rejsebeviset er udstedt.

Samlet set vurderes ændringen at være en lettelse for de omfattede rejseudbydere, idet deres forpligtelse til at tilbyde konkursdækning bortfalder og afløses af et krav om at henviser til køb af konkursdækning hos Rejsegarantifonden.

Bestemmelsen ændrer ikke retsstillingen for pakkerejser.

### *3.3 Håndhævelse*

For rejseudbydere etableret her i landet og formidlere for udenlandske rejseudbydere vil de nuværende straffebestemmelser finde anvendelse uden ændring. Med præciseringen af lovens rækkevidde lægges der op til, at udenlandsk etablerede virksomheder, der opfylder lovens betingelser, ligeledes vil blive omfattet af Rejsegarantifondsloven.

Virksomheder, der falder under registreringspligten i § 20, er forpligtede til at lade sig registrere for lovligt at kunne udbyde rejseydelser i Danmark. Ved manglende overholdelse af lovens bestemmelser kan Rejsegarantifonden afregistrere virksomheden. Hvis forholdet ikke bringes i orden, kan Rejsegarantifonden anlægge civilt søgsmål mod den pågældende virksomhed.

Rejsegarantifonden skal løbende offentliggøre og informere om, hvilke virksomheder der overholder gældende regler, samt hvilke virksomheder der ikke overholder gældende regler.

### *3.4 Differentieret garantistillelse for flycharterrejseydelser*

Efter nugældende lovs § 8, stk. 7, skal rejseudbyderen stille en garanti, når flycharterrejseydelse udgør 50 pct. eller derover af en rejseudbyders eller en formidler for en udenlandsk rejseudbyders omsætning. Denne garantistillelse er højere end for øvrige rejseudbydere.

Baggrunden for den differentierede garantistillelse er, at det var nødvendigt at kræve en højere garantistillelse for flycharterrejseydelser grundet en højere risikoprofil hos disse rejseudbydere end hos andre rejseudbydere.

Rejsegarantifondens løbende tilsyn med virksomhederne (både charter- og andre typer arrangører) giver mulighed for at forhøje kravet til garantistillelse, der afspejler risikoen for konkurs i den enkelte virksomhed. Der er derfor ikke længere behov for en differentieret garantistillelse for charterselskaber.

Det foreslås derfor, at ensrette garantiskalaen for rejseudbydere og charterrejseudbydere, ved at ophæve den differentierede garantistillelse for charterrejseudbydere.

Retsstillingen for den almindelige garantistillelse berøres ikke i lovforslaget. Behandling af den almindelig garantistillelse anses for mest fordelagtig at håndtere ved implementering af et nyt pakkerejsedirektiv, som på nuværende tidspunkt er under forhandling og vil give anledning til en generel gennemgang af reglerne.

### *3.5 Billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder*

Med den seneste ændring af rejsegarantifondsloven i 2010 blev det obligatorisk for dansk etablerede udbydere af billeje i udlandet at tilbyde kunder dækning af Rejsegarantifonden.

Siden bestemmelsen blev tilføjet, har der ikke været biludlejningsselskaber registreret i Rejsegarantifonden. Bestemmelsen har derfor ikke haft nogen betydning for den reelle kundebeskyttelse. Der forventes heller ikke fremadrettet at opstå væsentlige problemer på området.

Det foreslås derfor at afskaffe bestemmelsen, idet reglen har vist sig at være uden effekt.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget indeholder ingen økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Der lægges ikke op til en ændring af den eksisterende finansiering af ordningen. Forslaget indebærer, at flere flyselskaber vil blive omfattet af Rejsegarantifondsloven. Tilbud af konkursdækning gøres mere enkel for flyselskaber og rejseudbydere ved, at Rejsegarantifonden etablerer en adgang til en central hjemmeside, der varetager tilbud om og betaling af konkursdækning.

Flyselskaber og andre udbydere, der er omfattet af loven, vil være forpligtet til at henvise til den centrale hjemmeside i rejsebeviserne. Til gengæld bortfalder deres forpligtelse til at sælge konkursdækning. Denne ændring vurderes samlet set at være en administrativ lettelse for de virksomheder, der er omfattet af de gældende regler.

Etableringen af den centrale hjemmeside skal forestås af Rejsegarantifonden. De fornødne midler til etablering skal tilvejebringes ved bidrag fra de i § 20 omfattede rejseudbydere og formidlere, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

Alle løbende udgifter til vedligeholdelse af den centrale hjemmeside af konkursdækning dækkes af de obligatoriske fastsatte administrationsbidrag til finansiering af fondens og ankenævnets driftsudgifter, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

De økonomiske byrder ved at administrere en særlig dansk konkursdækningsordning vil være disproportionalt for udenlandske etablerede rejseudbydere, som har få afgang fra Danmark. Lovforslaget indeholder derfor en fritagelse af rejseudbydere, som årligt har mindre end 25.000 afrejsende passagerer fra danske lufthavne.

#### *6. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke væsentlige administrative konsekvenser for borgerne.

Hvis en kunde efter den nugældende lovgivning vælger at tilkøbe konkursdækning hos Rejsegarantifonden, skal kunden erlægge et bidrag herfor til rejseudbyderen, som skal viderebetale bidraget til fonden.

I den foreslåede model skal rejseudbyderen ved udstedelse af rejsebevis gøre kunden opmærksom på muligheden for at købe konkursdækning ved Rejsegarantifonden.

Det vurderes, at forslaget har en mindre forøget byrde for kunderne, idet de kan blive påkrævet at give deres oplysninger mere end én gang. Den administrative forøgelse vurderes ikke at være væsentlig.

#### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

### 8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### 9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den... været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

### 10. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Flere virksomheder vil blive omfattet af loven, hvilket medfører en principiel forøget risiko. Rejsegarantifondens krav til garantistillelse mv. foreslås dog ikke ændret, hvorfor risikoen for staten ikke anses for væsentlig forandret.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Rejseudbydere skal ikke længere tilbyde konkursdækning, men i stedet henvise til køb af konkursdækning hos Rejsegarantifonden.	Samlet set vurderes forslaget at medføre begrænsede omstillingsomkostninger for virksomheder. Omkostningerne består af etableringsudgifter forbundet med udførelsen af den centrale hjemmeside.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Der vil være en yderst begrænset administrativ konsekvens for borgerne, idet forslaget indebærer, at de skal tilkøbe konkursdækning på en særskilt hjemmeside.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	



## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### Til § 1

#### Til nr. 1

Ansvarshavende ressortminister har ændret navn fra økonomi- og erhvervsministeren til erhvervs- og vækstministeren. Lovforslaget er konsekvensrettet i overensstemmelse hermed.

#### Til nr. 2

Det foreslås, at ”billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder” udgår af § 2, stk. 1. Siden bestemmelsen blev tilføjet ved lovændring nr. 518 af 12. juni 2009, har der ikke været biludlejningsselskaber registreret i Rejsegarantifonden. Bestemmelsen har derfor ikke haft nogen dokumenteret betydning for den reelle kundebeskyttelse, ligesom der heller ikke fremadrettet forventes at opstå væsentlige problemer på dette område.

Det foreslås derfor, at lade ”billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder” udgå af bestemmelsen, idet den har vist sig at være uden effekt.

#### Til nr. 3

Det foreslås at udvide lovens nuværende dækningsområde til ligeledes at omfatte flyselskaber med mere end 25.000 antal årlige afrejsende passagerer fra danske lufthavne. Hermed ændres loven således, at også udenlandske flyselskaber er omfattet. Dette mindsker konkurrenceforvridningen mellem danske og udenlandsketablerede flyselskaber, samtidig med en forbedret beskyttelse af danske kunder sikres ved muligheden for at købe konkursdækning.

Bestemmelsen foreslås begrænset således, at kun passagerer, der påbegynder deres afrejse fra en dansk lufthavn, skal have mulighed for at købe konkursdækning. Hvis startdestinationen på rejsebeviset er en dansk lufthavn, anses rejsen for påbegyndt i Danmark, og kunden skal derfor informeres af rejseudbyderen om muligheden for at købe konkursdækning.

I mindstegrænsen på 25.000 passager medregnes ikke charterrejsende, idet disse allerede er omfattet af reglerne for pakkerejser.

Traditionelle transit og transfer passagerer falder uden for lovens anvendelsesområde.

#### Til nr. 4

Ændringen er en konsekvens af, at begrebet ”billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder” i den nugældende lovs 2, stk. 1, nr. 5, ophæves.

#### Til nr. 5

Det foreslås, at præcisere den nugældende bestemmelse om, hvordan kunderne skal tilbydes mulighed for at købe konkursdækning. Praksis har vist, at der er meget stor forskel på, hvordan udbydere af flybilletter

tilbyder konkursdækningen til kunderne, samt hvornår i købsforløbet der henvises til muligheden for køb af konkursdækning.

Af den nugældende lovgivning fremgår, at ved indgåelse af en aftale om en rejseydelse til privat brug, kan kunden vælge dækning af Rejsegarantifonden. Hvis kunden vælger at købe konkursdækning, sker dette ved betaling til rejseudbyderen, som viderebetaler bidraget til fonden.

Det foreslås, at Rejsegarantifonden etablerer en central hjemmeside, hvor konkursdækning tilbydes til kunden. Modtager kunden et elektronisk rejsebevis af flybilletten, skal dette indeholde et klart og tydeligt aktivt link til den centrale hjemmeside, hvorfra konkursdækning kan købes.

Hvis kunden ikke modtager et elektronisk rejsebevis, skal kunden klart og tydeligt oplyses om telefonnummer samt adresse til Rejsegarantifonden.

I købssituationer, hvor kunden ikke kan modtage et rejsebevis før afgang, skal rejseudbyderen på behørig vis informere forbrugeren om muligheden for konkursdækning samt udlevere kontaktoplysninger på Rejsegarantifonden.

Det skal herudover præciseres, at ved køb af en returrejse skal Rejsegarantifonden tilbyde én konkursdækning med dækning for hele rejsen, f.eks. en returrejse til og fra samme lufthavn eller flere forbundne flyrejser, som alle fremgår af ét rejsebevis eller er købt i én købssituation. Ved køb af en enkeltstående billet skal konkursdækning tilbydes af Rejsegarantifonden fra dansk afrejselufthavn til destinationen, som fremgår af rejsebeviset.

Til nr. 6

Ændringen er en konsekvens af, at begrebet ”billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder” i den nugældende lovs § 2, stk. 1, nr. 5, ophæves.

Til nr. 7

Det foreslås, at der indføres én skala for alle rejseudbydere og formidlere for udenlandske arrangører, således at den nugældende lovs § 8, stk. 7, ophæves.

I henhold til den nugældende lovs § 8, stk. 7, skal arrangører eller formidlere for udenlandske arrangører, hvor flycharterrejser udgør 50 pct. eller derover af omsætningen, stille forhøjet garanti i forhold til andre arrangører.

Som anført i de almindelige bemærkninger, er baggrunden for den differentierede garantistillelse, at det var nødvendigt at kræve en højere garantistillelse for flycharterrejseydelser grundet en højere risikoprofil hos disse rejseudbydere end hos andre rejseudbydere.

Med lov nr. 207 af 29. marts 2004 fik Rejsegarantifonden mulighed for at kræve forhøjet garantistillelse af arrangører, der driver virksomhed på uforvarselig økonomisk grundlag. Det medfører, at uanset om der er en særlig garantiskala hvor flycharterrejser udgør 50 % eller derover, kan Rejsegarantifonden kræve forhøjet garantistillelse, i de tilfælde det vurderes, at virksomheden ikke drives på et økonomisk forsvarligt grundlag.

En ophævelse af § 8, stk. 7, vil ikke forringe forbrugerbeskyttelsen, idet Rejsegarantifonden har mulighed for at kræve forhøjet garantistillelse, hvor der skønnes at være behov for det.

Til nr. 8

Som følge af ophævelsen af begrebet ”billeje i udlandet formidlet af en dansk udbyder” i den nugældende lovs § 2, stk. 1, nr. 5, ophæves henvisningen hertil i § 9, stk. 3.

Vælger en kunde efter nugældende lovgivning at købe konkursdækning, sker dette ved betaling til rejseudbyderen, som viderebetaler bidraget til Rejsegarantifonden.

Som anført i de almindelige bemærkninger foreslås det, at konkursdækning købes direkte af Rejsegarantifonden via den centrale hjemmeside.

Som konsekvens heraf ophæves § 9, stk. 3, 2. punktum: ”Vælger kunden dækning hos Rejsegarantifonden, skal kunden erlægge et bidrag herfor til rejseudbyderen, som skal viderebetale bidraget til fonden”.

Til nr. 9

Det foreslås, at der indsættes en § 9 a, hvorved Rejsegarantifonden gives hjemmel til at opkræve de fornødne midler til etablering af den centrale hjemmeside og de deraf afledte nødvendige foranstaltninger til at sikre konkursdækning.

Etableringsudgifterne anslås at anløbe 300.000-1.500.000 kr. afhængig af hvilken løsning der konkret vælges.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvens af, at det foreslås, at den nugældende lovs § 8, stk. 7, udgår.

Til nr. 11

Der er tale om en konsekvens af, at det foreslås, at den nugældende lovs § 8, stk. 7, udgår.

Til nr. 12

Det foreslås, at pligten til at lade sig registrere omfatter her i landet etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere, samt udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer fra lufthavne i Danmark. Bestemmelsen er en præcisering af den nugældende lovs § 20, hvor kun dansk etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere er registreringspligtige.

Forslaget indebærer, at afrejsende fra danske lufthavne har krav på at få tilbudt en konkursdækning. Som nævnt i de almindelige bemærkninger begrænses bestemmelsen dog på visse punkter.

Der indføres en undtagelse for rejseudbydere med færre end 25.000 passagerer årligt. Begrænsningen indføres for at undgå disproportional administrative byrder for rejseudbydere, der sælger relativt få flyrejser fra Danmark.

Forslaget omfatter kun passagerer som påbegynder deres afrejse fra en dansk lufthavn. Transit- og transferpassagerer er ikke omfattet af ordningen, idet lovens intention er at sikre en effektiv kundebeskyttelse for kunder med afrejse fra en dansk lufthavn via en nem adgang til konkursdækning.

Rejsegarantifonden skal løbende informere kunder om, hvilke virksomheder, der overholder reglerne, og hvilke virksomheder, der ikke overholder reglerne.

Præciseringen af en rejseudbyders registreringspligt har ikke indflydelse for de nugældende regler for pakkerejser.

*Til § 2*

Det foreslås i § 2, at loven træder i kraft XXX.

*Til § 3*

Bestemmelsen vedrører lovens ikrafttræden for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov nr. 315 af 14. maj 1997 om en rejsegarantifond, jf. lovbekendtgørelse nr. 1192 af 8. december 2009 foretages følgende ændringer:</p> <p><b>1.</b> Overalt i loven ændres »økonomi- og erhvervsministeren« til »erhvervs- og vækstministeren«.</p>
<p><b>§ 2.</b>  <i>Stk. 1.</i> Ved et rejsearrangement forstås:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ---</li> <li>2) ---</li> <li>3) ---</li> <li>4) ---</li> <li>5) Billeje i udlandet af en dansk udbyder.</li> </ol>	<p><b>2.</b> § 2, <i>stk. 1, nr. 5</i>, ophæves.</p>
<p><b>§ 3.</b>  <i>Stk. 1.</i> Som rejseformidler anses enhver, der i eget navn til kunder udbyder eller sælger rejseydelser direkte eller gennem en formidler, medmindre denne virksomhed alene udøves lejlighedsvis.</p>	<p><b>3.</b> I § 3, <i>stk. 1</i> udgår ».«, og i stedet indsættes», og flyselskaber med mere end 25.000 årlige passagerer fra danske lufthavne som tilbyder ydelser efter § 2, <i>stk. 1, nr. 4</i>«.</p>
<p><b>§ 5 a</b>  <i>Stk. 1.</i> Når en kunde har indgået en aftale om en rejseydelse til privat brug, jf. § 2, <i>stk. 1, nr. 4 og 5</i>, er kunden dækket, såfremt kunden har valgt dækning hos Rejsegarantifonden, jf. § 9.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Det skal tydeligt fremgå af rejsebeviset, om kunden har valgt dækning hos Rejsegarantifonden eller ej.</p>	<p><b>4.</b> I § 5 a, <i>stk. 1</i>, udgår »og 5«.</p> <p><b>5.</b> § 5 a, <i>stk. 2</i>, affattes således:  »Rejseudbydere der udbyder flyrejser, jf. § 2, <i>stk. 1 nr. 4</i>, skal klart og tydeligt gøre kunden opmærksom på muligheden for at vælge konkursdækning via Rejsegarantifonden«.</p>
<p><b>§ 8</b>  ---</p> <p><i>Stk. 6.</i> For rejseudbydere eller formidlere for en udenlandsk rejseudbyder af flytransport eller billeje i udlandet kan garantiens størrelse dog ikke overstige 100 mio. kr.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Udgør flycharterrejseydelser 50 pct. eller derover af en rejseudbyders eller en formidler for en udenlandsk rejseudbyders omsætning, skal vedkommende stille en garanti, jf. dog § 23, <i>stk. 2</i>.</p>	<p><b>6.</b> I § 8, <i>stk. 6</i>, udgår »eller billeje i udlandet«.</p> <p><b>7.</b> § 8, <i>stk. 7</i>, ophæves.  Stk. 8-10 bliver herefter til <i>stk. 7-9</i>.</p>

<p>Garantiens størrelse fastsættes således:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Der stilles ikke garanti for en omsætning under 250.000 kr. Ved en omsætning på mere end 250.000 kr., men ikke over 2,5 mio. kr., er garantien 300.000 kr.</li> <li>2) Ved en omsætning på mere end 2,5 mio. kr., men ikke over 5 mio. kr., er garantien 500.000 kr.</li> <li>3) Ved en omsætning på mere end 5 mio. kr., men ikke over 10 mio. kr., er garantien 750.000 kr.</li> <li>4) Ved en omsætning på mere end 10 mio. kr., men ikke over 25 mio. kr., er garantien 1 mio. kr.</li> <li>5) Ved en omsætning på mere end 25 mio. kr., men ikke over 50 mio. kr., er garantien 1,5 mio. kr.</li> <li>6) Ved en omsætning på mere end 50 mio. kr., men ikke over 100 mio. kr., er garantien 2,5 mio. kr.</li> <li>7) Ved en omsætning på mere end 100 mio. kr., men ikke over 150 mio. kr., er garantien 5 mio. kr.</li> <li>8) Ved en omsætning på mere end 150 mio. kr., men ikke over 200 mio. kr., er garantien 7,5 mio. kr.</li> <li>9) Ved en omsætning på mere end 200 mio. kr., men ikke over 300 mio. kr., er garantien 10 mio. kr.</li> <li>10) Ved en omsætning på mere end 300 mio. kr., men ikke over 500 mio. kr., er garantien 15 mio. kr.</li> <li>11) Ved en omsætning på mere end 500 mio. kr., men ikke over 700 mio. kr., er garantien 25 mio. kr.</li> <li>12) Ved en omsætning på mere end 700 mio. kr. er garantien 30 mio. kr. og en yderligere garanti på 5 mio. kr. for hver 200 mio. kr., omsætningen overstiger 700 mio. kr.</li> </ol>	
<p><b>§ 9 ---</b>  <i>Stk. 3.</i> Når en kunde har indgået en aftale om en rejseydelse til privat brug, jf. § 2, stk. 1, nr. 4 og 5, kan kunden vælge dækning af Rejsegarantifonden, jf. § 5 a. Vælger kunden dækning hos Rejsegarantifonden, skal kunden erlægge et bidrag herfor til rejseudbyderen, som skal viderebetale bidraget til fonden. Bidragets størrelse fastsættes af fondens bestyrelse og godkendes af økonomi- og erhvervsministeren.</p>	<p><b>8.</b> I § 9, <i>stk. 3</i>, udgår »og 5« og 2. pkt.</p>
	<p><b>9.</b> Efter § 9 indsættes i <i>kapitel 3</i>:  »§ 9 a. Fonden kan opkræve de fornødne midler til</p>

	etablering af nødvendige foranstaltninger for udbydelse og opkrævning af bidrag til konkursdækning fra de i § 20 omfattede rejseudbydere og flyselskaber, jf. § 2, stk. 1, nr. 4«.
<p><b>§ 15.</b> Har fonden søgt sig fyldestgjort i den af en rejseudbyder eller formidler for en udenlandsk rejseudbyder stillede garanti, slettes rejseudbyderen eller formidlerens registrering i fonden, medmindre den stillede garanti er tilstrækkelig til at dække fondens fordringer og garantien inden en af fonden fastsat frist bringes op på den i § 8 stk. 5-7, nævnte størrelse, jf. dog § 19.</p>	<p><b>10.</b> I § 15 ændres »§ 8, stk. 5-7« til: »§ 8, stk. 5 og 6«.</p>
<p><b>§ 17.</b> <i>Stk. 1.</i> Undlader en registreret rejseudbyder eller formidler for en udenlandsk rejseudbyder at betale bidrag til fonden eller at bringe garantistillelse i overensstemmelse med § 8, stk. 5-7 eller § 19, eller modtager fonden ikke på forlangende de i §§ 12a, 13 og 22, stk. 3, nævnte oplysninger, kan fondens bestyrelse beslutte, at registreringen i fonden slettes, hvis forpligtelserne ikke er opfyldt inden en fastsat frist.</p>	<p><b>11.</b> I § 17, <i>stk. 1</i>, ændres »§ 8, stk. 5-7« til: »§ 8, stk. 5 og 6«.</p>
<p><b>§ 20</b> Pligten til at lade sig registrere omfatter her i landet etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere.</p>	<p><b>12.</b> § 20 affattes således: »§ 20 Pligten til at lade sig registrere omfatter her i landet etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere, samt udenlandske luftfartsselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer fra lufthavne i Danmark, der leverer rejseydelser omfattet af § 2, stk. 1, nr. 4«.</p>
	<b>§ 2</b>
	Loven træder i kraft den XXX
	<b>§ 3</b>
	Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.