



NOTAT

10. november 2014

Høringsnotat vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond (præcisering, mindstegrænse for flyselskaber, konkursdækningen fra en central hjemmeside, m.v.)

1. Indledning

Med udkastet til lovforslag foreslås følgende ændringer i lov om en rejsegarantifond:

- Loven præciseres, så udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer fra danske lufthavne også bliver omfattet af loven og dermed forpligtes til at tilbyde konkursdækning til deres passagerer som rejser fra Danmark. Dækningsområdet kommer således til at stemme overens med de oprindelige intentioner med den nuværende lov. Alle dansketalende udbydere af flybilletter vil fortsat være omfattet af ordningen.
- For at undgå, at der pålægges udenlandske flyselskaber, med få afgange fra Danmark, uforholdsmæssigt store administrative byrder, er udenlandske flyselskaber med færre end 25.000 årligt afrejsende fra danske lufthavne undtaget.
- Det pålægges desuden Rejsegarantifonden at tilbyde konkursdækningen fra en central hjemmeside således, at de administrative byrder for rejseudbydere, der er omfattet af loven, lettes. Det præciseres yderligere i lovforslaget, at rejseudbydere med en klar og tydelig henvisning skal informere deres kunder om konkursdækning ved Rejsegarantifonden.
- Der foreslås også en række mindre justeringer.

Udkast til lovforslag blev sendt i høring den 2. september 2014 med høringsfrist den 30. september 2014 til i alt 38 organisationer, myndigheder, mv.

Der er modtaget hørings svar fra 13 af de 38 hørte organisationer. Heraf har 12 haft bemærkninger til forslaget.

Forud for dette lovforslag har der været gennemført et udvalgsarbejde bestående af repræsentanter for Forbrugerrådet Tænk, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Rejsearrangører i Danmark, Danmarks Rejsebureauforening, Forsikring og Pension, Rejsegarantifondens bestyrelsesformand, Finansministeriet, Transportministeriet, Justitsministeriet, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen samt Erhvervs- og Vækstministeriet med det formål at komme med anbefalinger til en revision af Rejsegarantifondsloven.

Den nuværende ordning vedrørende konkursdækning af flypassagerer 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.

Den nuværende lovgivning omfatter flyselskaber etableret i Danmark. I en dom afsagt af Østre Landsret i juli 2012 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. Endvidere har det vist sig i praksis, at der er meget store forskelle på, hvordan udbyderne af flybilletter tilbyder konkursdækning til kunder.

Folketingets Erhvervs-, Vækst og Eksportudvalg afgav den 27. juni 2013 en beretning, hvori regeringen blev opfordret til at nedsætte et udvalg, der skal undersøge, hvordan forbrugerne kan beskyttes bedre ved et luftfarts-selskabs konkurs. Udvalget afgav sine anbefalinger i september 2014. Udvalget er delt i sine anbefalinger til, hvordan problemstillingerne vedrørende den nuværende model håndteres bedst.

Et mindretal af udvalget ønsker ordningen afskaffet, mens et andet mindretal ønsker en *5-krone-model*, der er mere vidtgående end den nuværende ordning, idet den medfører obligatoriske afgifter på samtlige flypassagerer fra danske lufthavne. Ingen af disse to løsninger vurderes at være hensigtsmæssige, eftersom den første forringer forbrugerbeskyttelsen, mens den anden vurderes at være uproportional og vanskelig at håndhæve i praksis. Et flertal i udvalget anbefaler den model, som lovforslaget implementerer. Det er en afbalanceret løsning, hvor der dels sikres god forbrugerbeskyttelse uden, at flybilletterne bliver dyrere, og det sikres, at rejseudbyderne og flyselskaberne ikke pålægges uforholdsmæssigt store byrder.

Foruden generelle bemærkninger gennemgås og kommenteres de væsentligste bemærkninger fra de hørte parter til lovudkastet nedenfor.

2. Generelle bemærkninger

Høringen tegner et overordnet billede af, at de organisationer, der har haft kommentarer til høringen, forholder sig kritisk til forslaget. Hovedparten af høringsparterne foretrækker enten af afskaffelse af ordningen eller en langt mere vidtgående ordning (5-krone-modellen). Høringen afspejler, at interessenterne på området har de samme holdninger, som de gav udtryk for under udvalgsarbejdet.

Forbrugerrådet TÆNK mener ikke, at lovforslaget imødekommer intentionen om at tilbyde nem adgang til konkursdækning. De mener, at der burde indføres en obligatorisk ordning for alle rejsende i stedet. Forbrugerrådet TÆNK angiver, at det på nuværende tidspunkt er svært for forbrugerne at overskue deres rettigheder, og at dette forslag til lovgivning ikke gør det nemmere for forbrugerne. Forbrugerrådet TÆNK ønsker en obligatorisk ordning for alle rejsende.

Det er ligeledes Rejsearrangørerne i Danmarks (RID) og Dansk Rejsebureau Forenings (DRF) holdning, at der bør indføres en obligatorisk ordning for alle rejsende.

Dansk Industri (DI), Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL), Board of Representatives Denmark (BARD) og SAS mener, at der bør ske en afregulering af området, da det i praksis ikke fungerer med nationale særregler for et internationalt baseret erhverv. De er desuden bekymrede for negative effekter for den internationale tilgængelighed, Danmarks erhvervsliv og dermed det danske vækstgrundlag. De anbefaler, at lovforslaget ikke fremsættes for Folketinget, før branchens aktører har været indkaldt til at gennemføre en grundig konsekvensanalyse af forslaget. De finder det svært gennemskueligt, hvordan ordningen skal fungere i praksis for såvel luftfartsselskaber som forbrugere og Rejsegarantifonden (RGF).

SAS angiver herudover, at der eksisterer andre forbrugerbeskyttelsesmuligheder mod konkurs i form af privattegnede familieforsikringer og køb af rejser på internationale kreditkort.

Forsikring og Pension (F&P) anfører, at det er positivt, at forbrugers frie valg til at vælge eller fravælge konkursdækning sikres med det foreslåede.

DRF, DI, SAS, BDL og RID udtrykker generel utilfredshed med det udvalgsarbejde, som er gået forud for lovforslaget. De mener ikke, at hele rejsegarantiområdet er blevet analyseret på en måde, der er tilstrækkelig grundig.

3. Bemærkninger til konkrete elementer i udkastet til lovforslag

Kommenteringen af høringssvarene foretages med udgangspunkt i følgende overordnede opdeling:

- 3.1 Udvidelsen af dækningsområdet
- 3.2 Etablering af en central hjemmeside
- 3.3 Håndhævelse
- 3.4 Garantibegrænsningen
- 3.5 Omkostninger til fjernelse af tilbud om konkursdækning
- 3.6 Retsstilling i forhold til aftaleforhold

- 3.7 Garantistillelse og formueopbyggende bidrag
- 3.8 Rejseydernes oplysningsforpligtelse
- 3.9 Markedsføring og salg i udlandet
- 3.10 Kunde henvendelser
- 3.11 Enkeltrejser, Codeshare og Interlining
- 3.12 International lovgivning
- 3.13 Klageadgang
- 3.14 Ikrafttrædelse
- 3.15 Arrangerede og selv-arrangerede pakkerejser
- 3.16 Global Connected og Copenhagen Connected

3.1 Udvidelsen af dækningsområdet

RID og Forbrugerrådet TÆNK anfører, at alle flyselskaber bør være omfattet af lovgivningen, medmindre der er tale om ad hoc-flyvninger.

RID mener derfor ikke, at der bør være en mindstegrænse for hvilke flyselskaber, der er omfattet af reglerne. De anfører, at alle, der udbyder den konkrete omfattede ydelse, bør være omfattet uanset størrelse.

Forbrugerrådet TÆNK mener desuden, at det bør fremgå klart, hvordan mindstegrænsen på de 25.000 passager udregnes, herunder forhold omkring tranfer-, transit- og charterpassagerer.

Forbrugerrådet TÆNK anfører herudover, at der vil opstå en ulige konkurrencesituation mellem de omfattede og ikke-omfattede flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere

RGF mener, at det i bekendtgørelsen bør fastlægges, hvordan fonden får indberetning om antallet af afrejsende passagerer fra samtlige danske lufthavne.

RGF og BDL mener desuden, at det bør afklares, om passagerantallet gælder for kalenderår retrospektivt (altså et år tilbage), eller om reglerne træder i kraft så snart mindstegrænsen nås, og hvordan man håndterer selskaber, der ligger og svinger omkring mindstegrænsen.

Rigsrevisionen anfører, at det bør indgå i lovforslagets bemærkninger, hvordan passagertal indhentes og udregnes.

DRF ser overordnet positivt på, at dækningsområdet forsøges udvidet. De mener dog ikke, at lovforslaget imødekommer hverken at skabe bedre forbrugerbeskyttelse eller at skabe mere lige konkurrencevilkår. De anfører, at mindstegrænsen bør gælde for både flyselskaber og andre rejseudbydere for konkurrencemæssigt at sikre ligebehandling. Hvis ikke det er tilfældet, mener DRF, at der diskrimineres mod mindre danske rejseudbydere og flyselskaber. Hvis det vælges at fastholde mindstegrænsen, mener DRF, at denne skal sættes væsentligt ned.

DRF mener desuden, det er uklart, hvilke subjekter, der kan købe konkursdækningen. Herunder om både private- og erhvervsrejsende er omfattet, og hvordan disse adskilles. Ligeledes mener de, at opgørelsen af mindstegrænsen på de 25.000 årligt afrejsende passagerer er uklar.

BDL mener, at andre forhold end charterrejsende og transit/transferpassagerer bør indregnes, når mindstegrænsen udregnes. De mener blandt andet, at erhvervs kunder bør trækkes ud af tallene. Desuden påpeger de, at der vil være store sæsonmæssige udsving, der ville kunne gøre, at nogle flyselskaber sender mange rejsende afsted i kort tid og derfor ikke kommer over mindstegrænse på trods af betragtelig aktivitet i nogle få måneder.

SAS ønsker klarlagt, hvilket kriterium, der ligger til grund for grænsen på 25.000 passagerer, samt hvor mange luftfartsselskaber, der falder under grænsen. Efter SAS' opfattelse forekommer tallet umiddelbart for højt sat. Det ønskes derfor klarlagt, hvordan nye luftfartsselskaber og variationer i passagertallene håndteres.

Kommentar

Med lovforslaget indføres en mindstegrænse, som betyder, at udenlandske flyselskaber med færre end 25.000 årligt afrejsende fra danske lufthavne ikke omfattes af ordningen. Intentionen med mindstegrænsen er at undgå at pålægge flyselskaber disproportionale administrative omkostninger. Det er vurderingen, at flyselskaber, der har relativt få afrejsende fra danske lufthavne, ikke bør pålægges rejsegarantifondslovens bestemmelser. Heri ligger der både et hensyn til, at danske lufthavne forsat skal kunne tiltrække nye flyruter til Danmark og et almindeligt rimelighedshensyn, hvor flyselskaber, der sjældent beflyver danske lufthavne, ikke skal pålægges administrative udgifter, der ikke står mål med den beskyttelse, som forbrugerne tilbydes.

Der lægges i lovforslaget op til, at grænsen på 25.000 afrejsende passagerer ikke indeholder charterpassagerer. Antallet af afrejsende passagerer (delt i charter og ikke-charter) opgøres allerede af Trafikstyrelsen i forbindelse med opkrævningen af det såkaldte safety-bidrag. Det foreslås ikke med dette lovforslag, at størrelsen på 25.000 afrejsende passagerer skal korrigeres for andet end charterpassagerer. En opgørelse af passagerer korrigeret for transit, transfer, selvtransfererende, pakkerejsende, erhvervsrejsende, codeshare osv. vil være vanskelig at foretage i praksis.

Det foreslås derfor i loven, at der indføres en mindstegrænse på baggrund af antal afrejsende passagerer korrigeret for charterrejsende (25.000 afrejsende) – da disse tal allerede findes og giver en størrelsesorden, der er præcis nok til at definere, om et flyselskab har så mange afrejsende, at de bør være omfattet af ordningen på trods af, at der indenfor disse passagertal kan gemme sig grupper af pakkerejsende, selvtransfererende passagerer osv.

Reglerne vil træde i kraft for flyselskaber, der har mere end 25.000 afrejsende passagerer fra danske lufthavne det forudgående kalenderår.

Lovforslaget lægger således ikke op til, at alle rejseudbydere kan undtages, hvis de har under 25.000 årligt afrejsende passagerer fra Danmark. I den nuværende lov har alle rejseudbydere, der er etableret i Danmark, registreringspligt uanset størrelse. Med den nye lov får udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer også pligt til at lade sig registrere i fonden og dermed pligt til at tilbyde konkursdækning.

Ordningen omfatter alene private rejsende. Forbrugere, der ønsker at købe en konkursdækning, vil blive bedt om at bekræfte, at de har købt rejsen i privat øjemed.

3.2 En central hjemmeside

Mange af høringssvarene omhandler den konkrete indretning af den foreslåede centrale hjemmeside. Disse høringssvar og kommentarerne til dem er gengivet i underpunkterne nedenfor.

3.2.1. Barrierer for køb af konkursdækningen

RID, Forbrugerrådet TÆNK, RGF og DRF angiver, at det forhold, at købet af konkursdækningen foregår efter og separat fra købet af flybilletten vil medføre, at meget få forbrugere vil benytte dækningen. Desuden angiver de, at det vil være svært for forbrugeren at give de oplysninger til RGF, som er nødvendige for identifikation og tilbagebetaling.

Forbrugerrådet TÆNK angiver desuden, at det vil være vanskeligt for forbrugeren at vurdere omkostningerne ved konkursdækningen op mod de potentielle omkostninger ved en konkurs.

DRF mener, at loven bør definere, hvilke sprog henvisningen til muligheden for konkursdækning skal foregå på, idet loven vil finde anvendelse på alle nationaliteter. Desuden skal det afklares, hvordan det undgås, at passagerer misbruger den danske ordning.

Kommentar

Det er korrekt, at forbrugeren kan blive pålagt at indtaste oplysninger omkring sin rejse i forbindelse med købet af konkursdækningen på den centrale hjemmeside. Det vurderes ikke at være unødigt byrdefuldt for forbrugeren, især ikke når det tages i betragtning, at kun ca. en tredjedel af flyselskaberne i dag tilbyder konkursdækningen under selve bookingen, og at flere selskaber desuden kun giver mulighed for at købe konkursdækningen via telefon eller pr. e-mail. Det vurderes ikke at være en urimelig byrde, at forbrugerne giver de relevante oplysninger, så de kan blive dækket i tilfælde af, at deres rejseudbydere går konkurs.

Med den foreslående ændring vil flere forbrugere få tilbudt konkursdækningen. Det er vigtigt, at det bliver så nemt som muligt for forbrugeren at købe dækningen, hvis de måtte ønske den. Det er dog op til den enkelte forbruger selv at vurdere, om konkursdækning ønskes tilkøbt.

Det er tilfældet for stort set alle typer dækninger (forsikringer, konkursdækninger osv.), at det kan være vanskeligt for forbrugerne at vurdere, hvordan prisen korresponderer med den potentielle risiko for tab.

Den centrale hjemmeside vil blive på dansk. I forhold til hvilke sprog, der skal benyttes ved selve henvisningen til konkursdækningen, så virker det mest oplagt at benytte det samme sprog som bekræftelsen sendes på. Hvis købsprocessen er foregået på engelsk, vil bekræftelsen også fremsendes på engelsk, og henvisningen til den centrale hjemmeside vil således være på engelsk.

I forhold til misbrug, forudsættes det, at der menes, at der ikke skelnes mellem passagerer, hvor rejsen starter i en dansk lufthavn og passagerer, der er selvtransfererende dvs. er ankommet med et andet fly, men som ikke har købt deres flyrejse samlet. Passagerer, der har købt deres rejse samlet med et stop i eksempelvis København, vil være transfer/transit passagerer og skal derfor ikke tilbydes konkursdækningen, medmindre rejsens start er fra en anden dansk lufthavn.

Det tilstræbes, at de forbrugere der måtte ønske dækningen, kan tilkøbe denne så nemt som muligt. Hjemmesiden vil ligeledes indeholde relevante forbrugeroplysninger, eksempelvis ved at oplyse forbrugerne om den potentielle risiko ved en flykonkurs, hvordan man undgår dobbeltdækning, osv. RGF kan påse, at rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere overholder oplysningspligten overfor forbrugeren. Ligeledes kan RGF, som forudsætning for registrering, kræve dokumentation for, at der fremgår en klar og tydelig henvisning til konkursdækning ved RGF.

3.2.2. Ændringer af flybilletter og aflysning af fly

RID anfører, at flybilletter ofte bliver ændret, og at en central hjemmeside næppe vil kunne håndtere disse ændringer i billetterne.

RGF anfører, at det bør angives i bekendtgørelsen, hvorvidt forbrugerne skal have deres betaling for konkursdækningen tilbage i de tilfælde, hvor det fly, de har ønsket dækning for, bliver aflyst.

Kommentar

I det omfang, at forbrugerne ændrer deres billetter, så vil de typisk få en ny bekræftelse på deres ændring. Denne bekræftelse skal indeholde et link til RGFs hjemmeside, der kan oplyse om, hvordan man skal forholde sig.

Der etableres en nem og billig måde at refundere forbrugernes bidrag ved aflysninger af flyafgange. Det gør sig også gældende i dag, at forbrugeren har ret til at få refunderet sine udgifter til konkursforsikring i forbindelse med aflysninger. Det følger af forbrugeraftaleloven. Det vil blive angivet i bemærkningerne, at det skal undersøges af RGF, hvordan en proportional løsning til at tilbagebetale forbrugernes bidrag til konkursdækningen ved aflysninger, kan etableres. Løsningen vil blive udmålt i bekendtgørelsen, som bl.a. fastlægger de nærmere forhold vedrørende RGFs salg af konkursdækning.

3.2.3. Kontrol med de oplysninger forbrugerne giver på hjemmesiden
RGF og SAS angiver, at der vil være behov for at krydschecke de oplysninger, forbrugerne afgiver i forbindelse med købet af konkursdækning på den centrale hjemmeside, med den part, som har solgt rejseydelsen. RGF foreslår, at der kan sendes en kvittering til rejseudbydere med oplysningerne samtidigt med, at forbrugeren modtager sin kvittering på, at konkursdækningen er købt. I forlængelse heraf kan rejseudbydere så indsende deres tal til RGF.

DRF mener, at der er behov for, at den centrale hjemmeside kommunikerer med rejseudbydernes hjemmeside, og at det skal sikres, at der ikke kan købes konkursdækning for flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere, som ikke er registret i fonden. Hvis dette ikke sikres, vil det påføre RGF og i sidste ende staten en væsentligt ekstra risiko. Derudover mener de, at der er behov for en mere konkret definition af, hvordan man "klart og tydeligt" skal henvise til konkursdækningen. DRF anfører, at medmindre RGFs hjemmeside og rejseudbydernes hjemmeside kommunikerer automatisk med hinanden, vil der skulle bruges væsentligt ressourcer på, at dobbeltchecke forbrugernes oplysninger ved købet af konkursdækningen.

BDL anfører, at lovforslaget ikke beskriver, hvordan man undgår, at rejseudbydere kommer til at stille garanti for erhvervsrejsende, der har købt konkursdækning. Desuden mener de, at der er behov for at krydschecke forbrugernes oplysninger efter forbrugerne har afgivet dem. Dette skal ifølge BDL indebære en dataudveksling, der vil skulle overholde regnskabsmæssige og revisionsmæssige krav – eventuelt fra en række forskellige lande.

Kommentar

Det lægges til grund, at forbrugere kun er dækket for det, de korrekt har oplyst, at de gerne vil dækkes for. Høringssvarene peger på, at der er et ønske hos rejseudbydere om at kunne sikre sig, at den enkelte konkursdækning, der er solgt hos RGF, korresponderer med en rejse, som de har solgt. Som en løsning foreslår RGF kvitteringsløsningen.

Det er ikke vurderingen, at der vil opstå problemer med forbrugernes oplysninger. At etablere et system til at dobbeltjekke forbrugernes indta-

stede oplysninger via kvittering eller på anden vis vurderes derfor at kræve uforholdsmæssigt store ressourcer. På forsikringsområdet antager forsikringsselskaberne almindeligvis, at forbrugere giver korrekte oplysninger, når der købes fx forsikringer. Dette gælder også når der er tale om beløb, der er større end de normale priser for flybilletter. Forbrugernes oplysninger vedrørende fx indboforsikringer bliver ikke kontrolleret nogen steder. Der er for nuværende ikke indikationer på, at forbrugerne har incitament for at købe en dækning for en rejse, de ikke har købt og for hvilken, de ikke vil kunne få hverken hjemrejse dækket eller forudbetaling retur.

Der skal stilles en garanti fra flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere, der svarer til antallet af solgte konkursdækninger, hvorfor de naturligvis har en interesse i, at de ikke kommer til at stille garanti for forbrugere, der reelt ikke har købt en rejse hos dem. Det er vurderingen, at forbrugerne ikke vil have vanskeligheder ved at give oplysninger eller vil have noget incitament til at købe dækning for rejser, de ikke har købt.

I forhold til at have de mest korrekte tal, er det mest oplagt at trække tallene fra hjemmesiden, hvor købene af konkursdækningen er foretaget. Det vides ikke, hvilke regnskabsmæssige krav BDL henviser til i den sammenhæng.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at lave mere konkrete definitioner på, hvad der menes med, at der skal henvises "klart og tydeligt". Det kan blive uflexibelt og fordyrene for de flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere, der skal implementere henvisningerne.

Hjemmesiden indrettes således, at det ikke bliver muligt at købe konkursdækning for selskaber, der ikke er registreret i fonden. Dette kan eksempelvis sikres ved, at selskabet vælges på en drop-down-menu på hjemmesiden. Ved samme lejlighed afkrydses der, hvorvidt rejsen gennemføres i privat eller erhvervsøjemed, således at erhvervsrejsende kan ekskluderes.

3.2.4. Omkostninger ved og finansiering af den centrale hjemmeside

I lovforslaget lægges der op til, at den foreslåede centrale hjemmeside finansieres ved, at RGF bemyndiges til at opkræve de nødvendige midler fra de flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere, der er registreret i fonden. RID mener, at det er urimeligt, at rejsearrangørerne også skal bidrage til etableringen af denne hjemmeside, der alene vil komme til at sælge konkursdækninger for flyselskaberne.

DRF mener, det er uklart, hvad etableringsomkostningerne ved hjemmesiden er og mener desuden, at der er en skævhed i, at pakkerejseudbydere, der er i konkurrence med udbydere af flybilletter, kan blive pålagt at betale til hjemmesiden, der dækker enkeltstående flybilletter. De mener ikke, at pakkerejseudbydere skal bidrage til hjemmesiden. Som et minimum bør det sikres, at de betalinger, der indkommer fra forbrugerne i

forbindelse med konkursdækningen, dækker de faktiske omkostninger, der følger af lovforslaget både risikomæssigt og administrativt. DRF påpeger endvidere, at omkostningerne til den daglige drift og opfølgning på ordningen ikke er medregnet i det estimat for etableringsomkostningerne for hjemmesiden på 300.000 kr. til 1,5 million kroner, som er oplyst i lovforslaget.

BDL mener, at der vil være betydelige økonomiske konsekvenser for luftfartselskaberne ved at skulle henvise til konkursdækningen. Dette skyldes blandt andet de mange forskellige platforme rejser sælges på, og de mange formater rejsebeviser udstedes i.

BARD mener slet ikke, at de omfattede flyselskaber vil kunne tilrette deres rejседokumenter således, at henvisningen til RGF kan inddrages og mener derfor ikke, at ordningen kan gennemføres.

Kommentar

Der vil blive solgt konkursdækninger på den centrale hjemmeside for enkeltstående flybilletter, der er solgt både af flyselskaber direkte og af rejseudbydere. Hvis en flyrejse sælges af en rejseudbyder og ikke er en del af en pakkerejse, så skal forbrugeren også tilbydes en konkursdækning mod rejseudbyderens konkurs. Det er således ikke korrekt, at den centrale hjemmeside alene betjener flyselskaber.

I forhold til at fastsætte, hvor meget konkursdækningen skal koste pr. forbruger i forbindelse med tilkøb af konkursdækningen, så er det RGF og dennes bestyrelse, der på nuværende tidspunkt fastlægger disse beløb. Det foreslås, at der ikke ændres på den praksis.

Ud over etableringsomkostninger vil der også være driftsomkostninger. Driftsomkostninger inddrager RGF via administrative bidrag fra de registrerede flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere. I lovforslaget lægges der ikke op til, at der ændres på den praksis.

Det anslås, at loven på sigt vil betyde en lettelse af de administrative byrder for flyselskaber og formidlere for udenlandske rejseudbydere ved, at de ikke længere skal sælge konkursdækningen og overføre pengene til RGF. I implementeringsfasen skal udbyderne af flybilletterne omstille deres systemer til at henvise til RGFs hjemmeside i stedet for selv at tilbyde og sælge RGFs konkursdækning. Det vil kunne være forbundet med omkostninger for rejseudbydere.

Det vil desuden blive præciseret, at midler til etablering af den centrale hjemmeside vil blive opkrævet som 0,01 % af omsætningen i Danmark hos de registrerede rejseudbydere samt udenlandske flyselskaber, der leverer flytransport med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer fra danske lufthavne. Det samlede opkrævede beløb må ikke overstige 1.500.000 dkk., og den enkelte rejseudbyder kan ikke opkræves mere end

170.000 dkk. til etablering af hjemmesiden. Metoden svarer til den måde, hvorpå en del af det nuværende administrationsbidrag opkræves. Eventuelt overskydende beløb fra etableringsomkostningerne af den centrale hjemmeside kan indgå i Rejsegarantifondens formue med henblik på dækning af den løbende drift.

3.3 Håndhævelse

Forbrugerrådet TÆNK, SAS, RGF, BARD, DRF, DI og BDL forholder sig kritisk til, i hvilket omfang man i praksis vil kunne håndhæve loven specielt overfor udenlandske flyselskaber.

SAS, RGF, BARD, DRF, DR og BDL udtrykker i forlængelse af bekymringerne om håndhævelsen, også bekymring om omkostningerne ved at foretage civile søgsmål (evt. udenfor Danmark).

DRF mener desuden, at kunder hos et flyselskab, som er registreret, men ikke har stillet den nødvendige garanti, fortsat skal kunne købe konkursdækning, og at RGF, og i sidste ende staten, i den forbindelse pådrager sig en forøget risiko. DRF har endvidere ikke tiltro til, at information fra RGF i væsentligt grad vil gøre ordningen mere overskuelig for forbrugere, RGF og forbrugerne.

BDL angiver, at der vil være tale om at håndhæve regler, herunder garantistillelse, regnskabstilsyn, administrationsbidrag osv. for mere end 60 luftfartselskaber med forskellige sprog, kulturer og processer.

Kommentar

Det kan være vanskeligt at håndhæve dansk lovgivning overfor flyselskaber, der ikke er etableret i Danmark.

Det foreslås i lovforslaget, at håndhævelsen skal ske ved, at RGF kan føre et civilt søgsmål, med det formål at få rejseudbyderen til at overholde lovgivningen. Dette kan foregå i det land som flyselskabet er etableret i, hvis det er nødvendigt.

.I hvilket omfang, det bliver nødvendigt at gennemføre civile søgsmål er uvist, og omkostningerne kan derfor heller ikke anslås præcist. De midler, der er nødvendige for at kunne håndhæve loven skal tilvejebringes af de virksomheder, der er registreret i fonden.

Hvis et flyselskab, der har over 25.000 afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn, er registreret i fonden, men ikke overholder kravene i rejsegarantifondsloven, kan RGF afregistrere flyselskabet, således at der ikke kan købes konkursdækning hos flyselskabet. Flyselskaber, der er registrerede i fonden, men som fx ikke har stillet de nødvendige garantier vil således blive afregistreret, medmindre de skaber orden i deres forhold. Der vil i praksis være en periode mellem, at RGF får kendskab til, at flyselskabet ikke overholder kravene i lovgivningen, og at flyselskabet

kan afregistreres på hjemmesiden. Hvor stort dette problem er, vil afhænge af, hvor hurtigt der i praksis kan lukkes for køb af konkursdækninger for et specifikt selskab på hjemmesiden. Det har hidtil været RGF, der vurderede, hvordan denne problematik løses bedst. Det foreslås, at der ikke ændres på denne praksis.

Hvis et flyselskab, der har over 25.000 afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn, ikke lever op til kravene i rejsegarantifondsloven, får RGF mulighed for, at informere forbrugerne om, at det pågældende flyselskab ikke overholder reglerne, og det derfor ikke er muligt at købe konkursdækning for rejser købt hos dette flyselskab. Dette kan fx ske ved at RGF udsender en pressemeddelelse. Muligheden for at informere forbrugerne om at et flyselskab ikke overholder reglerne, vil skabe et incitament for flyselskaberne til at overholde lovgivningen.

Det vides ikke, hvor oplysningen ”mere end 60 luftfartselskaber med forskellige sprog, kulturer og processer” kommer fra. Ifølge tal fra Trafikstyrelsen samt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens beregninger er der tale om ca. 40 selskaber, primært fra europæiske lande.

3.4 Garantibegrænsningen

Det fremgår af § 8, stk. 6, at garantistillelsen for rejseudbydere eller formidlere for en udenlandsk udbyder af flytransport ikke kan overskride 100 millioner kroner. RID mener, at dette er konkurrenceforvridende og potentielt efterlader RGF med en stor udækket risiko. RGF påpeger ligeledes den potentielt udækkede risiko ved denne regel.

Kommentar

Formålet med bestemmelsen er at fastsætte en grænse for, hvor stor en garanti, som en rejseudbyder af transport kan risikere at skulle stille. Grænsefastsættelsen skal ses i lyset af, at det er frivilligt for forbrugerne, om de ønsker at købe konkursdækning. Derfor er det ikke muligt præcist at fastlægge, hvor mange forbrugere, der vil benytte sig af muligheden. Erfaringerne indtil nu har vist, at fonden ikke har lidt tab, som følge af loftet på flyselskabers maksimale garantistillelse. Det er derfor vurderingen, at der ikke er behov for at justere garantibegrænsningen.

3.5 Omkostninger til fjernelse af tilbud om konkursdækning

RID mener, at de fleste flyselskaber allerede har inkorporeret tilbuddet om en konkursdækning på deres hjemmeside, og at det derfor vil være forbundet med omkostninger at fjerne disse tilbud fra hjemmesiderne igen.

Kommentar

Det er korrekt, at visse flyselskaber vil skulle fjerne deres tilbud om at sælge konkursdækning fra deres hjemmesider, og at dette vil være en omkostning. Samtidigt er flyselskaberne dog fritaget for at skulle modtage betaling for konkursdækningen og overføre denne til RGF. Samlet

vurderes den foreslåede ordning derfor at være en lettelse af disse flyselskabers administrative byrder, på trods af de omkostninger, som de måtte have i forbindelse med fjernelse af udbuddet af konkursdækningen fra deres hjemmeside.

3.6 Retsstilling i forhold til aftaleforhold

RID, RGF, DRF, Forbrugerrådet TÆNK og SAS anfører, at retstilstanden i forhold til det såkaldte agentforbehold er uafklaret, dvs. situationer, hvor en rejseudbyder udbyder flybilletter til salg, men har taget et gyldigt formidlerforbehold således, at aftalen ikke indgås med rejsebureauet, men med flyselskabet.

Hermed opstår der et spørgsmål om, hvem der skal tilbyde konkursdækningen.

Ved dom afsagt i Retten i Roskilde 2. januar 2014 blev det i en sag om agentforbeholdet, tydeliggjort, hvorledes der kan tages et gyldigt agentforbehold. Dommen er anket til landsretten, og Forbrugerombudsmanden er gået ind i sagen.

Dette efterlader både forbrugere og virksomheder i en situation, som RID beskriver som et uhensigtsmæssigt vakuum. RGF giver udtryk for en lignende bekymring omkring klarheden af retsstillingen og de implikationer, som det kan have for fondens virke. DRF bakker grundlægende op om argumentationen ovenfor og mener desuden, at de retslige uklarheder burde adresseres direkte i lovforslaget.

Forbrugerrådet TÆNK mener, at formidlere (rejseudbydere, der ikke indgår aftaler med forbrugerne, men alene formidler kontakt til den part som aftalen indgås med) bør være pålagt at tilbyde konkursdækningen.

Kommentar

Der er på nuværende tidspunkt en verserende sag om agentforbeholdet, som skal behandles i Landsretten. Situationen er imidlertid klar i forhold til Rejsegarantifondsloven og er baseret på almindelig aftaleret. Den part, der indgår en aftale med forbrugeren om en rejse (flybillet) er ansvarlig for, at rejsen gennemføres og også ansvarlig for at tilbyde konkursdækning. Hvis rejseudbyderen ikke har taget et gyldigt agentforbehold, er det denne part, der skal tilbyde forbrugeren konkursdækningen, da det er denne part, som forbrugeren har indgået aftale med. Hvis rejseudbyderen har taget et gyldigt agentforbehold, så er det den part, som forbrugeren faktisk har indgået aftalen med der er ansvarlig for rejsens gennemførelse og tilbud af konkursdækning. Altså ikke rejseudbyderen med det gyldige agentforbehold, men den udbyder, som der er henvist videre til (eksempelvis flyselskabet) og som der er indgået en aftale med.

Dette princip baserer sig på principperne i den almindelige aftaleret, og det vurderes at være uhensigtsmæssigt at begynde at opbygge separate regler på området.

Forbrugerrådet TÆNK's forslag om, at formidlere, der har et gyldigt agentforbehold, også skal være omfattet af kravet om at skulle tilbyde konkursdækning, vil være i strid med den almindelige aftaleret, hvor det er den part, som man har indgået en aftale med, der er ansvarlig for, at produktet leveres.

På trods af den verserende sag er muligt for rejseudbyderne at tage et klart og tydeligt agentforbehold, som vil være gyldigt i alle tilfælde.

3.7 Garantistillelse og formueopbyggende bidrag

RGF anfører, at det i forhold til fondens opbyggelse kan blive problematisk, at der altid betales bidrag for konkursdækning på flytransport, men ikke nødvendigvis på pakkerejser. Pakkerejsekunder betaler ikke på nuværende tidspunkt bidrag, men har gjort det tidligere. RGF opfordrer derfor lovgiver til, at der gives retningslinjer for, hvornår og under hvilke forhold fondsopbygning skal foregå – herunder, om der skal betales bidrag i forhold til de tab, som hhv. pakkerejsekunder og flybilletkunder påfører fonden.

DRF finder det yderst beklageligt, at spørgsmålet om garantistillelse ikke er behandlet grundigt i udvalgsarbejdet og efterfølgende i lovforslaget. De mener ikke, at spørgsmålet kan vente med at blive afklaret til implementeringen af Pakkerejsedirektivet, men derimod at arbejdet med denne problematik bør iværksættes straks.

SAS anfører, at der med vedtagelse af loven vil blive væsentlig flere luftfartsselskaber omfattet af RGF, hvilket vil kræve et kraftigt udbygget administrativt apparat. SAS forudser på denne baggrund, at RGF vil blive underlagt forøgede administrative byrder inklusive formodede store økonomiske omkostninger til retsforfølgelse af en række internationale selskaber for manglende efterlevelse af reglerne. SAS efterspørger derfor, at de forventede øgede administrative omkostninger for RGF opgøres og sammenholdes med de nuværende.

Kommentar

Der kan være visse udfordringer både i forhold til RGFs praksis for garantistillelse og i forhold til den konkrete måde, der bidrages til fondsopbygningen på.

Forslaget til et revideret Pakkerejsedirektiv, der på nuværende tidspunkt forhandles, vil formentlig ændre grundlæggende på, hvilke virksomheder og hvilke ydelser, der fremover vil være omfattet af direktivets bestemmelser. Derfor er det mest hensigtsmæssigt at revidere disse forhold, når det står klart, hvordan det reviderede Pakkerejsedirektiv bliver udformet.

Det nye pakkerejsedirektiv kan få væsentlige implikationer for den måde, Rejsegarantifonden er organiseret i Danmark. Det er derfor forventningen, at der iværksættes en grundig vurdering af Rejsegarantifondens fremtidige virke, herunder også Rejsegarantifondens tilsyn og reglerne vedrørende garantistillelse.

Det er vurderingen, at RGF's administrative omkostninger vil kunne håndteres indenfor det eksisterende økonomiske set up.

3.8 Rejseudbydernes oplysningsforpligtelse

RGF gør opmærksom på, at det er vigtigt at definere, hvem der fører tilsyn med, at flyselskaber og rejsebureauer opfylder lovens krav om at oplyse forbrugerne "klart og tydeligt" om muligheden for at købe konkursdækning ved RGF. RGF mener, at en sådan tilsynsforpligtelse vil medføre omfattende undersøgelser hos rejseudbyderne.

Kommentar

RGF kan ved registreringen bede om dokumentation for, at forpligtelsen vedr. den klare og tydelige henvisning til konkursdækning ved RGF er opfyldt.

Det bør endvidere fremgå tydeligt, at det fortsat er Forbrugerombudsmanden, der har den løbende tilsynsforpligtelse.

3.9 Markedsføring og salg i udlandet

RGF gør opmærksom på, at den nuværende § 21 stk.1.nr. 2 kan være problematisk. I den nuværende lov er rejseydelser solgt og markedsført i udlandet undtaget for dækning i Danmark, idet der henvises til hjemlandets regler. Som følge af Pakkerejsedirektivet har alle de 28 medlemslandene regler for konkursdækning. Dog er konkursdækning af enkeltstående flybilletter ikke reguleret i andre medlemsstater, og man kan derfor ikke henvise til medlemsstaternes egne regler på dette område. RGF oplyser endvidere, at de indtil videre har administreret lovgivningen således, at forbrugere skulle have en dansk IP-adresse for at kunne være dækket af konkursdækningen. Såfremt loven ændres, så dækningen omfatter alle afrejsende fra en dansk lufthavn, ville denne praksis skulle ændres.

BDL og SAS anfører ligeledes, at den foreslåede udvidelse af anvendelsesområdet til alle luftfartsselskaber med mere end 25.000 afrejsende passagerer, ikke harmonerer med den eksisterende lovs bestemmelse om markedsføring og salg i udlandet jf. § 21.

Kommentar

Som angivet ovenfor, er den nuværende ordning blevet administreret således af RGF, at kun forbrugere med en dansk IP-adresse, har været omfattet. Det vil ikke være muligt for RGF at bibeholde denne praksis, hvis den foreslåede lovgivning vedtages.

Pakkerejser markedsført og solgt i udlandet for pakkerejsedelens vedkommende er fortsat undtaget, fordi Pakkerejsedirektivet foreskriver, at alle medlemsstater i EU skal have en pakkerejsedækning, og der er derfor ikke behov for at dække andre landes borgere for at ligebehandle gensidigt, da man anerkender hinandens pakkerejseordninger indenfor EU.

Da Danmark er det eneste land, der har en ordning, som omfatter enkeltstående flybilletter, kan der ikke henvises til gensidig anerkendelse og ordningen gælder derfor for alle afrejsende passager fra en dansk lufthavn uanset forbrugerens nationalitet, IP-adresse eller opholdssted ved køb af flyrejse med afgang fra en dansk lufthavn. (naturligvis med undtagelse af forbrugere, der vælger at rejse med flyselskaber, der falder under mindstegrænsen). Det er dog ikke tanken, at konkursdækningen skal foreligge på andre sprog end dansk, da ordningen primært retter sig mod danske forbrugere med afrejse fra danske lufthavne.

3.10 Kunde henvendelser

RGF forudser en stor administrativ byrde ved at skulle besvare henvendelser fra kunder, der har spørgsmål vedrørende tilkøb af dækningen, ændring af afrejsetidspunkt, aflysning af fly m.v. Hvordan disse omkostninger skal dækkes, vil være kontroversielt i forhold til forholdet mellem udbydere af flytransport og pakkerejseudbydere.

Kommentar

I det omfang, der bliver behov for en udvidet håndtering af kundernes henvendelser, håndteres det af RGF og finansieringen af eventuelle ekstraomkostninger fastlægges af RGFs bestyrelse, hvor repræsentanter for både udbydere af flytransport, pakkerejseudbydere og forbrugerinteresser er repræsenteret.

3.11 Enkeltrejser, Codeshare¹ og interlining²

BDL anfører, at lovforslaget ikke forholder sig til, hvorvidt forbrugere, der rejser via codeshare, interlining eller på enkeltrejser er omfattet af reglerne, og at lovforslaget derfor ikke foreholder sig til den måde, hvorpå en stor del af flyrejserne i dag købes og sælges.

BDL angiver ligeledes, at de tolker loven således, at en forbruger, der har købt en rejse fra Ålborg til Tokyo med mellemlanding i København, kun vil være dækket for den første del af rejsen (Ålborg-København) og ikke resten af turen (København-Tokyo). Brancheforeningen Dansk Luftfart

¹ Codesharing henviser til, at en flyafgang nummereres med et flyselskabs "kode" (eksempelvis SK for SAS eller SN for Bryssels Airlines) selvom afgang serviceres af et andet flyselskab.

² Interlining henviser til, at to eller flere flyselskaber indgår en aftale om at sammenkæde to eller flere flyafgange og udstede én samlet billet.

mener, at dette giver anledning til at analysere lovforslagets konsekvenser yderligere, før det fremsættes for Folketinget.

SAS mener, at man ved indførelse af loven har brug for at afklare, hvilket flyselskab, der skal dække en konkurs i tilfælde, hvor et rejsebevis indeholder mere end én flyvning. Her tænkes på begreberne interlining og codesharing, hvor ét rejsebevis indeholder flere strækninger med forskellige flyselskaber. Endelig ønsker SAS, at det klarlægges, hvilken implikation loven vil have for transit- og transferpassagerer.

Kommentar

Reglerne gælder for forbrugere, der har købt en rejse med afgang fra en dansk lufthavn. Hvis der er tale om codeshare eller interlining er den rejseudbyder, der har lavet aftalen med forbrugeren ansvarlig for, at rejsen gennemføres, og for at henvise forbrugeren til RGFs konkursdækning. Hvis SAS sælger en samlet rejse til Tokyo, hvor den første del af rejsen flyves med SAS, og en senere del flyves med en af SAS partnere, så er SAS ansvarlig for, at rejsen kan gennemføres som aftalt med forbrugeren. Enhver udbyder indestår for sin underleverandør overfor forbrugeren. Det gælder generelt i dansk aftaleret og således også på dette område. Det er følgende også SAS, der skal henvise til muligheden for at købe konkursdækningen.

Hvis forbrugeren selv sammensætter sin rejse af en række flybilletter som købes separat, så vil det alene være de flybilletter, der har afrejse fra en dansk lufthavn, der er omfattet, medmindre der er tale om et udenlandsk etableret flyselskab med mindre end 25.000 afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn årligt. Hvis det er en enkeltrejse, så er det alene turen ud, der vil være dækket. Hvis der er tale om en returrejse, så er både ud- og hjemrejse dækket.

Princippet er, at den rejseudbyder, der har lavet aftalen med forbrugeren om en afrejse fra en dansk lufthavn er ansvarlig for at tilbyde konkursdækningen.

Angående det konkrete eksempel, som gives af BDL, så er tolkningen af lovforslaget ikke korrekt. Hvis en rejseudbyder har solgt en rejse fra Ålborg til Tokyo med mellemlanding i København som én samlet rejse – så er hele turen dækket. Hvis forbrugeren selv har købt rejserne separat Ålborg-København og København-Tokyo, så er begge disse også omfattede (da de begge har afrejse fra en dansk lufthavn). Forbrugeren ville dog skulle købe to konkursdækninger, da der netop foretages to separate rejser og ikke én rejse, der er købt samlet.

3.12 International lovgivning

BARD, DRF, BDL og SAS mener, at det bør undersøges nærmere om de foreslåede regler er i overensstemmelse med internationale konventioner indenfor luftfart og handel, herunder IATA's lovgivning på luftfartsom-

rådet. DRF mener desuden, at der kan være et EU-retsligt aspekt, som bør undersøges nærmere.

Kommentar

I forbindelse med det tidligere gennemførte udvalgsarbejde har Erhvervs- og Vækstministeriet konsulteret Trafikstyrelsen, Trafikministeriet, Justitsministeriet og Erhvervsstyrelsen for at få klarlagt, om der kunne opstå problemer i forhold til international lovgivning på områderne for handel og luftfart. Der har i den forbindelse ikke været identificeret potentielle konflikter med eksisterende international lovgivning på internationalt, EU eller nationalt niveau.

3.13 Klageadgang

Forbrugerrådet TÆNK mener, at det bør indføres i loven, at der skal oprettes en fælles klageadgang for alle forbrugerklager, der omfatter rejser.

Kommentar

I forbindelse med det tidligere gennemførte udvalgsarbejde har der været en række diskussioner af klageadgangsforholdene på området. Et enigt udvalg, med undtagelse af Forbrugerrådet TÆNK, anså det for den bedste løsning at skabe en frivillig aftale mellem parterne med henblik på at få oprettet en klageadgang, der er så anvendelig for forbrugerne som muligt.

3.14 Ikrafttrædelse

RGF angiver, at ikrafttrædelsesdatoen, der er sat til 1. juli 2015, er for ambitiøs i forhold til, at RGF skal kunne nå at sætte hjemmesiden op og registrere en række flyselskaber, der ikke på nuværende tidspunkt er omfattet af reglerne. De foreslår derfor, at ikrafttrædelsesdatoen sættes til 1. januar 2016.

Kommentar

RGF administrerer lovgivningen i dag og vil skulle implementere den kommende lovgivning. Det er vigtigt, at hjemmeside og registreringen af flyselskaberne er på plads inden systemet introduceres for forbrugerne, og på den baggrund er det vurderingen, at det er mest hensigtsmæssigt, at ikrafttrædelsesdatoen rettes til 1. januar 2016.

3.15 Arrangerede og selv-arrangerede pakkerejser

RID mener, at der på både nuværende tidspunkt og efter en eventuel vedtagelse af lovforslaget vil være en konkurrencemæssig uretfærdig situation, hvilket bunder i, at arrangerede pakkerejser er omfattet af ét sæt regler, mens pakkerejser, som forbrugerne selv sammensætter, ikke er omfattet af de samme regler.

RID mener ikke, at det er logisk, at konkursdækning for en arrangeret pakkerejse er omfattet af en obligatorisk dækning, mens selv-arrangerede rejser alene er omfattet af en frivillig ordning.

Kommentar

Den situation, at arrangerede pakkerejser behandles anderledes end selvarrangerede pakkerejser gør sig dag gældende i hele Europa. Det følger af det nugældende pakkerejsedirektiv. Den situation, som RID henviser til følger således af EU-lovgivningen og er ikke et særligt dansk fænomen. Det forhold, at Danmark har regler for køb af enkeltstående flybilletter og således en mere udjævnet konkurrencesituation er særligt i Europa. Lovforslaget vil desuden komme til at omfatte flere rejseudbydere og dermed yderligere bidrage til, at konkurrencesituationen udjævnes mellem pakkerejseudbydere og andre rejseudbydere.

I det kommende Pakkerejsedirektiv lægger Europakommissionen endvidere op til, at pakkerejsebegrebet udvides således, at det ikke kun er de klassiske pakkerejser, der vil være omfattet af Pakkerejsedirektivet, men også såkaldt "assisted package travel", hvor forbrugerne selv sammen sætter sin rejse, med en vis grad af assistance fra en rejseudbyder eller dennes hjemmeside.

3.16 Glocal Connected og Copenhagen Connected

BDL anfører at, den foreslåede ordning vil medføre administrative byrder og barrierer for luftfartsselskaber, der måtte ønske at operere fra en dansk lufthavn. Dette modarbejder ifølge BDL konkrete initiativer som regeringen har iværksat. Af eksempler nævnes Global Connected og Copenhagen Connected, vækstplaner og den offensive turismedagsorden, herunder den nye turismelov.

Kommentar

Regeringen har en klar ambition om at skabe vækst i samfundet generelt og har desuden iværksat forskellige initiativer for rejseområdet og turisme.

Lovforslaget er udtryk for en afvejning af erhvervs- og forbrugerinteresser. Det er korrekt, at flyselskaber med mere end 25.000 afrejsende passager fra en dansk lufthavn, der ikke er etableret i Danmark, og som ikke før har været registreret i ordningen, vil blive pålagt nogle administrative byrder. Dette skal vejes op imod behovet for at sikre forbrugerne en god mulighed for at få dækket deres tab, hvis deres flyselskab går konkurs. Der vurderes at være en proportional afvejning af disse hensyn i den foreslåede lovgivning.

4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder mv.

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, BARD, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Campingrådet, Cimber Sterling, Danmarks Idrætsforbund (DIF), Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Biludlejere, Danske Gymnastik- og Idrætsforeninger (DGI), Den Danske Dommerforening, DFDS A/S, Feriehusudlejernes Brancheforening, Finansrådet, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (R.I.D.), Forsikring & Pension, Fri-

luftsrådet, HK/Danmark, HORESTA, Håndværksrådet, Landsforeningen Dansk Vandrelaug, Landsorganisationen i Danmark, Pakkerejse-Ankenævnet, Rejsegarantifonden, Rigsrevisionen, SAS, Statens Luftfartsvæsen, Stena Line A/S, Sø- og Handelsretten, Søsportens Branche-forening, Transportministeriet, Turistvognmændenes Arbejdsgiverfor-ening og Visit Denmark.

Følgende organisationer, myndigheder mv. har haft bemærkninger til lovforslaget:

Board of Airline Representatives
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Dansk Industri
Dansk Rejsebureau Forening
Erhvervsstyrelsen (Team Effektiv Regulering)
Forbrugerrådet TÆNK
Forsikring og Pension
Rejsearrangører i Danmark
Rejsegarantifonden
Rigsrevisionen
SAS