



26. september 2014

Sagsnr.: 13/06311

/Sorkla-erst

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond (Dækning af tab ved køb af visse transportydelser i tilfælde af rejseudbyderens konkurs).

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har konstateret at, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har sendt forslaget i høring via høeringsportalen. Vi beder om, at al erhvervsrelevant regulering sendes i høring direkte til TER via letbyrder@erst.dk. Ved EU-høringer sendes dog til letbyrder-i-EU@erst.dk.

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser.

TER vurderer, at lovforslaget medfører begrænsede administrative lettelser for det danske erhvervsliv. Der er dog et usikkert element i forhold til hvordan løsningen og den centrale hjemmeside til køb af konkursdækning bliver udformet, som kan betyde at lovforslaget vil medføre administrative byrder. De administrative lettelser består i, at rejseudbydere ikke længere skal tilbyde konkursdækning, men i stedet henvise til køb af konkursdækning hos Rejsegarantifonden.

TER vurderer, at ændringen vil medføre omstillingsomkostninger for rejseudbyderne, primært i form af ændrede hjemmesideopsætninger. Da det endnu ikke er besluttet, hvordan den centrale hjemmeside til køb af konkursdækning gennem Rejsegarantifonden vil blive udformet, kan disse omstillingsomkostninger ikke kvantificeres, da hjemmesidens udformning vil påvirke henvisningen (linket) til siden. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har oplyst, at branchen vil blive inddraget i processen omkring udarbejdelsen af hjemmesiden.

TER bemærker, at det er vigtigt, at der i løsningen laves en effektiv sammenkædning mellem købene af konkursdækning hos Rejsegarantifonden og salget af den enkelte rejse eller flybillet hos rejsebureauet eller flyselskabet, så virksomhederne undgår at skulle krydstjekke salget af rejser/flybilletter med salget af konkursdækning. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har oplyst, at de vil være opmærksomme på dette i udformningen af hjemmesiden. TER opfordrer derfor til, at forbrugeren skal angive booking- eller flynummer eller lignende oplysninger, der identificerer rejsen, ved køb af konkursdækning

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 80 01

CVR-nr. 10 15 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk

hos Rejsegarantifonden, så virksomhederne undgår at skulle foretage denne krydstjekning.

TER vurderer, at de administrative lettelser forbundet med ikke længere at skulle tilbyde konkursdækning ikke overstiger 10.000 timer årligt på samfunds niveau. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

TER bemærker, at lovens anvendelsesområde udvides til at omfatte flyselskaber med mere end 25.000 antal afrejsende passagerer pr. år fra danske lufthavne, hvilket vil medføre administrative konsekvenser for de omfattede flyselskaber. TER bemærker, at dette drejer sig om udenlandske virksomheder. Udvidelsen vil derfor ikke medføre administrative byrder for det danske erhvervsliv.

Kontaktperson:

Søren Møllerup Rasmussen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3529 1857

E-post SorMol@erst.dk

Med venlig hilsen



Søren Klæbel Clemmensen

Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN

Direktionssekretariatet - Team Jura

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Telefon nr: +45 3529 1000

www.erst.dk

Direkte tlf: +45 3529 1993

Email: sorkla@erst.dk

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Peter Roepstorff
sendt pr. mail til: ptr@kfst.dk og lhh@kfst.dk



Lov om rejsegarantifond - forslag til lov om ændring af lov om rejsegarantifond - høringsvar

Forsikring & Pension takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond.

Forsikring & Pension har deltaget i Regeringens *Udvalg om lov om en rejsegarantifond* fra efteråret 2013. I forbindelse med udvalgets anbefalinger afgivet i august 2014, har Forsikring & Pension tilkendegivet holdning på området – herunder om den model, som lovforslaget omhandler.

Forsikring & Pension kan tilslutte sig, at de foreslåede ændringer på en hensigtsmæssig måde afvejer erhvervs- og forbrugerforhold. Forsikring & Pension bemærker positivt, at forbrugernes frie valg sikres.

Forsikring & Pension har ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen
Nanna Dalsgaard Wilkens

29.09.2014

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf. 41 91 91 91
Fax 41 91 91 92
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Nanna Dalsgaard Wilkens
Konsulent, cand.soc.
Dir. 41 91 91 44
ndw@forsikringogpension.dk

Vores ref. NDW
Sagsnr. GES-2013-00334
DokID 344085



Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Att: Fuldmægtig Peter Roepstorff

Den 29. september 2014

Vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

Kære Peter Roepstorff

Hermed fremsendes Rejsearrangører i Danmark, RIDs, høringssvar vedrørende ovennævnte lovudkast. RID er de danske charter- og flypakkerejsearrangørers brancheforening. Der henvises til fakta-boksen på side 5.

Vores kommentarer til lovudkastet består af tre dele: Generelle kommentarer; kommentarer til lovforslagets almindelige bemærkninger samt kommentarer til de enkelte bestemmelser.

Generelle kommentarer

Vi mener helt overordnet, at revisionen af den nuværende lov om en rejsegaranti, i lyset af de seneste års udvikling og erfaringer, bør tage sit politiske udgangspunkt i følgende afklaring:

Er det rimeligt, at ca. halvdelen af alle pakkeferierejsende med fly er dækket, mens den anden halvdel ikke er det?

Eller med andre ord:

Hvad er logikken i, at en selv-arrangeret pakkerejse ikke er dækket, når en arrangeret pakkerejse er det?

Og hvad er logikken i, at dækningen af en arrangeret pakkerejse er obligatorisk, mens dækningen af en selv-arrangeret pakkerejse er frivillig?

Det foreliggende lovudkast giver ikke meningsfulde svar på disse spørgsmål. Det finder vi beklageligt og vil opfordre til, at revisionen af rejsegarantiområdet bør tage afsæt i en politisk stillingtagen til disse spørgsmål, som vi i øvrigt også har rejst i Udvalget om en Rejsegarantifond.

Vi henviser i den forbindelse til udvalgets rapport. Af denne fremgår bl.a., at RID anbefaler en variant af en obligatorisk ordning finansieret af et 5-kroners bidrag fra de rejsende.

Herudover mener vi, at lovrevisionen bør tage følgende to temaer i betragtning, hvoraf det første har været gjort til genstand for drøftelse i rejsegarantiudvalget:

Der er i dag en vis retsuafklarethed og dermed retsusikkerhed i forhold til det såkaldte agentforbehold, dvs. situationer, hvor et rejsebureau som formidler eller agent for et flyselskab sælger flyselskabets billetter. Det skaber tvivl om, hvem som skal tilbyde konkursdækningen og stille garantien – agenten eller flyselskabet.

Ved en dom afsagt i Retten i Roskilde den 2. januar 2014 er det tydeliggjort hvilke kriterier, der skal være opfyldt, for at en agent alene hæfter som agent og ikke for flyrejsens gennemførelse. Dommen er anket, hvilket efterlader branchen og forbrugerne i et u hensigtsmæssigt vacuum. Loven burde adressere denne problemstilling.

Den anden problemstilling, som der hverken i rejsegarantiudvalget eller i lovforslaget er taget stilling til, er den garantibegrænsning på DKK 100 mio., der fremgår af den nugældende lovs § 8 stk 6. Bestemmelsen indebærer, at den maksimale garanti for flyselskaber er DKK 100 mio., mens der ikke er en tilsvarende begrænsning på pakkerejsearrangører.

Det skaber en betydelig konkurrenceforvriddning og diskriminering i forholdet mellem flyselskaber og rejsearrangører. Samtidigt indebærer det en risiko for et stort udækket tab i Rejsegarantifonden, hvis et større konkursramt flyselskab, qva sit salg af konkursdækning, har en stor ikke-dækket risiko og eksponering.

Denne problemstilling og urimelighed bør adresseres i lovrevisionen.

Kommentarer til lovforslagets almindelige bemærkninger

Det fremgår af de almindelige bemærkninger (side 2, 3. afsnit), at udvalget afgav sine bemærkninger i "august 2014". De bør ændres til "september 2014".

Det fremgår samme sted, at Regeringen, på baggrund af udvalgsrapporten, har fundet det hensigtsmæssigt at foreslå visse justeringer i den eksisterende ordning.

Vi er bekendt med, at Erhvervs- og Vækstudvalget på et møde den 18. juni 2014 drøftede rejsegaranti-problematikken på baggrund af et regeringsnotat dateret 17. juni 2014, hvori Regeringen anbefaler den løsning, som også er fremsat i lovforslaget.

I lyset af at udvalgsrapporten således først forelå 3 måneder senere, ville det være mere retvisende at justere ovennævnte bemærkning, således at det fremgår, at Regeringen ikke støtter sin holdning på udvalgsrapporten alene.

RIDs øvrige bemærkninger til lovforslaget knytter sig til de enkelte bestemmelser og vil fremgå nedenfor.

Kommentarer til lovforslagets enkelte bestemmelser

Nr. 3 – udvidelse af dækningsområdet

I anden erhvervslovgivning er der tradition for, at der gælder samme registreringskrav ved etablering af mindre og store virksomheder. Samme princip bør gælde her. Med mindre der er tale om ad hoc flyvninger, bør flyselskaberne, ud fra et både diskriminations- og forbrugerbeskyttelses-synspunkt, behandles ens. Det bør være gørelsen, ikke størrelsen, som er afgørende.

Nr. 5 – Rejsegarantifondens salg af konkursdækninger

Vi har svært ved at forestille os, hvorledes salg af konkursforsikring, via en af Rejsegarantifonden administreret hjemmeside, skal finde sted. Tanken er besnærende, men den vil næppe virke i praksis.

For det første vil det indebære, at de rejsende, efter at have afsluttet deres køb af en flybillet, hvad enten dette sker on-line eller i en fysisk butik, skal finde og logge sig på den pågældende hjemmeside. Allerede denne praktiske foranstaltning vil være en barriere i forhold til de rejsendes interesse i at købe en konkursforsikring. Barrieren for, som forbruger at sikre sig, er for høj.

For det andet vil en central, standardiseret hjemmeside ikke kunne tage højde for forskellighederne i de enkelte flyselskabers bookingprocedurer. Det betyder, at det i en række tilfælde kan være svært for kunden at give den information til Rejsegarantifondens hjemmeside, som i tilfælde af en konkurs efterfølgende skal bruges til identifikation af kunden og tilbagebetaling til denne.

For det tredje sker der ved køb af rejser ofte ændringer efter købet. Enten i antal deltagere på samme billet eller ved ændringer i afrejsedato m.v. Sådanne ændringer kan et flyselskabs booking-procedurer håndtere, men det er næppe tilfældet med en central, standardiseret hjemmeside.

For det fjerde har den overvejende del af de flyselskaber, som efter lovforslaget vil blive omfattet af ordningen, allerede etableret muligheden for køb af konkursdækning på deres hjemmesider. En ændring af procedurerne for salg af konkursdækning vil derfor medføre omkostninger til fjernelse af denne funktionalitet på de pågældende flyselskabers hjemmesider.

Vi vil derfor henstille, at salg af flybillet og konkurssikring forbliver hos flyselskaberne kombineret med et krav og forventning om, at muligheden for at købe en konkurssikring tilstrækkeligt tydeligt fremgår af flyselskabernes hjemmesider mv.

Nr. 9 – finansiering til etablering og drift af central hjemmeside hos Rejsegarantifonden

Det fremgår af lovforslaget, at etableringsudgifterne til den centrale hjemmeside anslås at anløbe kr. 300.000 – 1.500.000, og at fonden bemyndiges til at opkræve dette via rejseudbydernes administrationsbidrag.

Den centrale hjemmeside vedrører alene flyselskabernes salg af konkurssikring. Og argumentet herfor er eksplicit, at flyselskaberne skal spare omkostninger ved at undlade muligheden for salg af konkurssikring via egne hjemmesider.

Vi finder dette finansieringsoplæg helt uacceptabelt, fordi det i vidt omfang bliver rejsearrangementerne, som via deres administrationsbidrag kommer til at finansiere denne ordning, som omkostningsmæssigt alene favoriserer flyselskaberne.

Afslutningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at RID er bekendt med Rejsegarantifondens hørings-svar, og at vi kan tiltræde bemærkningerne deri.

Vi håber på styrelsens forståelse for ovenstående kommentarer og skal venligst henstille, at de foreslåede kommentarer bliver inkorporeret i det videre lovarbejde.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, står vi selvsagt til rådighed.

Med venlig hilsen
REJSEARANGØRER I DANMARK

Henrik Specht
Direktør

Fakta:

RID repræsenterer rejsearrangørerne: Spies, Star Tour, Apollo, Bravo Tours, Atlantis Rejser, Travel Booking/Ung Rejs, Århus Charter, Falk-Lauritsen Rejser, Club La Santa, Folkeferie.dk, Primo Tours, Detur og Amisol Travel.

*Formand: Salgsdirektør Stig Elling, Star Tour
Direktør: Henrik Specht, RID*

RIDs medlemmer sendte i 2013 ca. 1,1 million ferierejsende ud af Danmark – svarende til ca. 90% af det samlede chartermarked.

Se tillige www.reisearrangorer.dk

1 - KFST Center for policy og lovforberedende arbejde (KFST)

Fra: Kaare Friis Petersen <k.petersen@horesta.dk>
Sendt: 29. september 2014 15:16
Til: 1 - KFST Center for policy og lovforberedende arbejde (KFST); Peter Tage Roepstorff (KFST)
Cc: Anne Gram
Emne: SV: Høring vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

AppServerName: 360-KFST-PROD
DocumentID: 14/07717-14
DocumentsArchived: -1

Kære Peter Roepstorff

Under henvisning til nedenstående kan jeg oplyse, at HORESTA ikke har bemærkninger til det fremsatte lovforslag.

Med venlig hilsen

Kaare Friis Petersen
Erhvervsjuridisk chef



Vodroffsvej 32 • DK-1900 Frederiksberg C • T +45 35 24 80 80 • M +45 22 11 88 47 • www.horesta.dk



Fra: Peter Tage Roepstorff (KFST) [<mailto:PTR@kfst.dk>]

Sendt: 2. september 2014 17:00

Til: Advokatrådet; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; BARD - Jan Gulstad; Campingrådet; Cimber Sterling; Danmarks Idrætsforbund (DIF); Danmarks Rederiforening; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Erhverv; Dansk Industri og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening; Dansk Ungdoms Fællesråd; Danske Biludlejere; Danske Gymnastik- og Idrætsforeninger (DGI); Den Danske Dommerforening v/formand dommer Jørgen Lougart; DFDS A/S; Carlos Villaro Lassen; Finansrådet; Forbrugerrådet; Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (R.I.D.); Forsikring & Pension; Friluftsrådet; HK/Danmark; Fællespost HORESTA; Håndværksrådet; Landsforeningen Dansk Vandrelaug; Landsorganisationen i Danmark; Pakkerejse-Ankenævnet; Rejsegarantifonden; Rigsrevisionen; SAS, Att. Lars Andersen; SAS, Att.: Annika Lund; Statens Luftfartsvesen; Stena Line A/S; Sø- og Handelsretten; Søsportens Brancheforening; Transportministeriet; Visit Denmark; lars@travelassoc.dk; info@dansk-luftfart.dk
Cc: Signe Schmidt; Lasse Hamilton Heidemann; Lars Bang Meile; Peter Tage Roepstorff (KFST); Jeanette Vejlin
Emne: Høring vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

Hermed fremsendes høring af forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond, jf. vedhæftede høringsbrev.

Det bemærkes, at fristen for kommentarer til forslaget er **tirsdag den 30. september 2014** til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen pol@kfst.dk

Med venlig hilsen
Peter Roepstorff



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

Vi arbejder for velfungerende markeder.



Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Att.: ptr@kfst.dk, lhh@kfst.dk

c.c. Transportministeriet og Trafikstyrelsen

Telefon +45 32 32 30 31

Telefax +45 32 32 66 07

Mobil +45 32 32 30 31

e-mail lars.wandersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

29. september 2014

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (KFST) har med brev af 2. september 2014 anmodet SAS om bemærkninger til ovennævnte lovforslag om rejsegarantifonden.

Der er efter SAS' opfattelse tale om et uigennemtænkt, uforståeligt og uanvendeligt forslag, som vil bidrage til unødigt bureaukrati og betydelige omkostningsforøgelser, der som hidtil for hovedpartens vedkommende vil skulle bæres af dansk luftfart. Forslaget vil bidrage til en yderligere skævrinding af konkurrencen til ulempe for dansk baseret luftfart, herunder ikke mindst SAS.

Årsagen hertil er, at man forestiller sig, at man kan ændre lovens reelle anvendelsesområde til også at omfatte udenlandske luftfartsselskaber ved blot at ændre lovtæksten. Dette teoretiske kunstgreb medfører imidlertid blot skabelsen af talrige, uafklarede praktiske spørgsmål og potentielle konfrontationer i en grænseoverskridende, international branche.

Forslaget er et resultat af, at den tidligere regering, således som branchen forudskikkede ved den gældende lovs vedtagelse, har konstateret, at den gældende lov ikke virker efter hensigten og i realiteten primært rettes mod danske luftfartsselskaber til skade for disses konkurrenceevne. Som følge heraf har Erhvervs- og Vækstministeriet med inddragelse af luftfartsbranchen udarbejdet en Evaluering af Lov om en Rejsegarantifond (2013), hvor konklusionen var, at der ikke kunne identificeres velfungerende ordninger:

"Det har dog ikke umiddelbart været muligt at identificere en løsning, der afhjælper problemerne med den eksisterende ordning uden at skabe nye udfordringer."
(Rapportens side 5, øverst)

I stedet for at drage konklusionen heraf valgte regeringen at nedsætte et udvalg med deltagelse af relevante ministerier og branchen for at drøfte emnet på ny. Udvalget analyserede endnu engang alternativerne og nåede frem til den samme konklusion, at der ikke kunne identificeres velfungerende ordninger.

På udvalgets sidste møde meddeltes det imidlertid, at regeringen uden om udvalgets arbejde havde besluttet sig for den såkaldte præciseringsmodel, som ikke har været genstand for drøftelse i udvalget. Modellen er nu indeholdt i Udvalgsrapport om en lov om en rejsegarantifond fra september 2014 og nærværende udkast til lovforslag.

Det er helt uforståeligt, at regeringen efter så mange indledende drøftelser og bred enighed om fraværet af en velfungerende ordning, meddeler en ensidig beslutning om en ny ordning, som ikke har været drøftet tidligere. Desværre vidner resultatet om, at dette er en hovedløs fremgangsmåde.

Det er for SAS umuligt at gennemskue, hvordan denne ordning skal fungere i praksis både for luftfartsselskaber, forbrugere og Rejsegarantifonden. Dertil kommer som nævnt en tung, besværlig og bekostelig administration, som skal række ud til alverdens udenlandske luftfartsselskaber i lande, som ikke har tradition for at acceptere, at andre lande pålægger deres luftfartsselskaber ekstra byrder, som oven i købet kan hævdes at være i strid med både EU-retten og danske internationale forpligtelser.

Dette rummer potentialet til bilaterale konflikter og indførelse af modforanstaltninger fra andre landes side til skade for dansk luftfart og Danmarks tilgængelighed og er fuldstændig i strid med regeringens ønske om at sikre tilgængeligheden til Danmark gennem et velfungerende luftfartserhverv.

I praksis vil det givetvis betyde, at Rejsegarantifonden ved udenlandske domstole skal retsforfølge udenlandske selskabers manglende efterlevelse – fra USA over Rusland til Pakistan og Iran. Det er under alle omstændigheder en tvivlsom rejse at begive sig ud på og savner enhver proportionalitet i forhold til lovens formål.

At den eksisterende lovgivning og lovforslaget ikke har gang på jord illustreres af, at ingen andre lande har etableret en lignende ordning, og at EU efter nærmere analyse har konkluderet, at det ikke er muligt at etablere en meningsfuld ordning på EU-niveau.

SAS' opfordring er derfor også, at man fra dansk side helt opgiver tanken om at opretholde ordningen i gældende eller ændret form og i stedet fremsætter et lovforslag om en ophævelse af loven.

SAS er selvfølgelig enig i, at forbrugerne skal have en vis beskyttelse mod konkurs, hvilket da også allerede er tilfældet, idet en endog meget stor andel af forbrugerne har beskyttelse i form af privattegnede familieforsikringer e.lign. eller ved køb af rejser på internationale kreditkort. Indsatsen bør således i langt højere grad fokuseres på at oplyse forbrugerne om de eksisterende muligheder.

SAS foreslår i øvrigt, at man under Ingen omstændigheder gentager fejlen ved fremsættelsen af forslaget til den gældende lov, men indkalder branchen til en drøftelse af de mangfoldige problemstillinger og eventuelle alternativer til en lov på området, som udkastet til lovforslaget giver anledning til, inden dets videre behandling i Folketinget. Der vedlægges som bilag SAS' konkrete spørgsmål og bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs & Infrastructure



Lars Wigelstorp Andersen
Direktør

SAS' konkrete spørgsmål og bemærkninger til lovforslag vedrørende ændring af lov om en rejsegarantifond.

Omfattede selskaber

I forslaget punkt 3 og 12 præciseres det, at loven gælder for luftfartsselskaber med over 25.000 årligt afrejsende fra lufthavne i Danmark. Gælder antallet i denne sammenhæng afrejsende fra danske lufthavne alene eller også returrejsende, for lokalt afrejsende, transferpassagerer, udenlandske EU-borgere og tredjelandsborgere, erhvervsrejsende eller kun for privatrejsende danske forbrugere? Efter SAS' opfattelse giver det kun mening at medregne de passagerer, som er målgruppe for loven. Charterrejser er specifikt undtaget.

SAS er usikker på, hvilket kriterium, der ligger til grund for grænsen på 25.000 passagerer, og hvor mange luftfartsselskaber der falder under grænsen. Efter SAS' opfattelse forekommer tallet umiddelbart for højt sat.

Hvordan håndteres nye luftfartsselskaber og variationer i passagertallene?

Så vidt SAS kan se, vil det kun være de enkelte selskaber selv, der tilnærmelsesvis vil være i stand til at oplyse antallet af passagerer, da ingen dansk myndighed ligger inde med passagertal andet end på totalbasis. Selskaberne selv vil også kun i et vist omfang kunne differentiere mellem kundesegmenterne og kan som hidtil ikke sondre mellem privat- og erhvervsrejsende.

Lovændringens hele rationale er at udvide anvendelsesområdet til alle luftfartsselskaber, som flyver fra dansk lufthavn, jfr. lovens § 3, hvorefter alle luftfartsselskaber med afrejse fra Danmark omfattes. I henhold til § 21 gælder loven imidlertid ikke for billetter markedsført i udlandet. Det er vanskeligt at se, at disse to bestemmelser harmonerer.

Hvad betyder markedsføring i udlandet? Hidtil har RGF administreret i relation til den for mange selskaber eneste salgskanal nemlig hjemmesider, således, at kun hjemmesider med dansk IP-adresse er omfattet af definitionen. Heri består en væsentlig indskrænkning i forhold til udvidelsen af definitionen og en indskrænkning, som næppe harmonerer med lovændringens formål.

Hvordan skal markedsføring i udlandet så forstås i relation til salg på hjemmesider? Er det sproget, der er udslagsgivende, domænenavn, salgsvolumen i Danmark eller noget tredje? Essensen af codeshare er netop markedsføringsmæssigt samarbejde. Hvorledes forholdes til codeshare i denne sammenhæng?

Hvis man markedsfører i Danmark, er der så et krav om valg af sprog, eller er der en forventning om, at den gennemsnitlige danske forbruger kan orienteres om dansk lovgivning på et fremmed sprog?

Hvorledes forholdes til salg af flybilletter via apps, som er stadig mere almindeligt forekommende?

Omfattede rejser/billetter

Inden for Europa sælges stort set alle billetter som enkeltbilletter og uden for Europa som returbilletter. På rejser fra Danmark til destinationer uden for Europa udbydes nu også enkeltbilletter, hvilket må forventes at blive mere almindeligt fremover.

I henhold til lovens definition kan man ved køb af enkeltbillet kun sikre sig ved afrejse fra dansk lufthavn, hvis afrejse- og returlufthavn er den samme, hvis flere forbundne flyrejser fremgår af ét rejsebevis eller er købt i én købsituation. Dette giver anledning til en myriade af fortolkningsproblemer, urimeligheder og ikke mindst praktiske problemer i forhold til forbrugerne. Hvordan skal man i det hele taget kommunikere en så kompleks regel i en så kompleks branche til forbrugerne på en forståelig måde?

Hvordan håndteres eksempelvis information, registrering m.v. for hjemrejseselskabet i det tilfælde, hvor enkeltbilletten købes ud med et selskab og hjem til samme lufthavn med et andet selskab, hvilket er hyppigt forekommende?

SAS samarbejder med en lang række selskaber over hele verden om såkaldt interlining, hvilket betyder, at man kan rejse flere strækninger med flere forskellige selskaber til en samlet pris i samme rejsebevis. Dette er i høj grad til fordel for passagererne.

Med hvilken begrundelse skal en dansk udbyder dække konkursen af et udenlandsk selskab, hvis transport mellem to andre lande end Danmark indgår i et rejsebevis? Skal SAS eksempelvis hæfte for et asiatisk selskabs konkurs, hvis dette selskab indgår i en samlet billet med en strækning mellem to asiatiske destinationer, som tilmed i tid kan være væsentligt adskilt fra rejsen ud af dansk lufthavn?

SAS har flere selskaber som deciderede samarbejdspartnere globalt. SAS har meget omfangsrige partnerskaber med nogle af disse partnere, som implicerer store passagervolumener. Dækning og risiko kommer således helt ud af proportioner med lovgivningens intentioner.

Det er også helt almindeligt at købe sammenhængende billetter med flere selskaber i codeshare samarbejde. Passagererne kan købe den samme strækning eller sammensatte strækning med to forskellige selskaber, selv om strækningen ud af dansk lufthavn kun opereres af det ene selskab. Hvis billetten købes med et selskab, som ikke opererer ud af Danmark, hvorledes skal de involverede selskaber forholde sig, og hvordan er passageren sikret?

Rejser med flere selskaber og strækninger i et rejsebevis i form af interlining, herunder i codeshare, er netop indført for at gøre det lettere for passagererne at rejse. En ordning som foreslået vil skabe uoverskuelighed og et incitament for luftfartsselskaberne til at undgå den slags løsninger fremover og i stedet gå over til rene point-to-point produkter til stort besvær for mange rejsende

Transfer

Loven gælder ikke passagerer i transit og transfer. Hvorledes defineres dette?

Der kan rejses transfer på sammensatte billetter, hvor passager og bagage fra udenlandsk afrejse lufthavn har forbindelse mellem fly i dansk lufthavn uden at skulle forlade airside i lufthavnen. Sådanne passagerer registreres typisk som transferpassagerer og er ikke omfattet af loven. Det giver selvsagt mening.

Der kan på samme vis rejses transfer fra dansk lufthavn via eksempelvis Københavns Lufthavn. Disse registreres typisk som transferpassagerer og vil således ikke være omfattet af loven. Giver det mening?

I begge ovennævnte tilfælde kan rejsen købes som flere enkeltbilletter med afrejse fra i første omgang udenlandsk lufthavn og i anden omgang dansk lufthavn – eksempelvis ruten Stockholm-København-London. Sådanne passagerer er i transfer i København, men registreres ikke som sådan af luftfartsselskabet. Derimod vil de være registreret som afrejsende fra dansk lufthavn på strækket København-London og dermed dækket, selv om rejsen påbegyndes i Stockholm med transfer i København.

Hvis der er tale om en indenrigsbillet med et selskab enkelt fra Aalborg til København og enkelt videre til London med et andet selskab vil der være tale om to afrejser fra dansk lufthavn, som er omfattet af dækningen, og i givet fald begge skal registreres i RGF.

Luftfartsselskabernes oplysningspligt

SAS har brugt ressourcer til udvikling og vedligeholdelse af funktionalitet til salg på egen hjemmeside af konkursdækning. Med flytning af salget til en separat hjemmeside i regi af RGF, kan disse omkostninger afskrives, og nye tillægges, jfr. lovforslagets pkt. 5, hvorefter SAS nu klart og tydeligt skal gøre opmærksom på muligheden for at vælge konkursdækning. I bemærkningerne foreslås det, at

muligheden skal fremgå af rejsebeviset, og at der ved elektroniske rejsebeviser skal etableres et link til RGFs hjemmeside.

Hvordan forestiller man sig, at det skal gennemføres, kontrolleres og håndhæves i praksis med den lange række af platforme og bookingprocesser, som eksisterer i dag; telefonsalg, fysiske og on-line rejsebureauer, internetportaler, apps m.v.?

Har man analyseret omkostningerne hertil?

Hvordan skal dette kontrolleres og håndhæves i forhold til udenlandske selskaber?

SAS vil i øvrigt advare mod, at der etableres en løsning gennem elektronisk overførsel af oplysninger fra luftfartsselskabets mangeartede booking-platforme, da dette indebærer betydelige omkostninger til udvikling af funktionaliteter, som sandsynligvis kun danske selskaber i sidste instans vil gennemføre.

Agentforbehold

Visse rejseudbydere har taget et såkaldt agentforbehold. Det vil sige, at selv om man fremstår som udbyder, fraskriver man sig ansvaret i henhold til loven, hvorefter luftfartsselskabet angiveligt skal være ansvarlig i forhold til passageren. Hvorledes skal passageren og luftfartsselskabet forholde sig i sådanne situationer? Hvem har ansvaret for at oplyse passageren, og hvem skal passageren angive som rejseudbyder på RGF's hjemmeside?

Registrering

Det er passagerens ansvar at registrere sig på RGFs hjemmeside. En række af ovennævnte forhold illustrerer, at det er noget nær umuligt for den enkelte passager at gennemskue, hvorledes vedkommende reelt kan dækkes, og hvilke oplysninger, der skal opgives til RGF.

Af lovens § 5 a fremgår, at ordningen er tiltænkt rejser købt til privat brug. Hvorledes er det tænkt at sikre den afgrænsning i praksis i relation til passagerernes registrering m.v. i fonden?

Luftfartsselskabets registrering og garantistillelse skal baseres på passagerernes registreringer i fonden. Det er mere end betænkeligt, at dette er afhængigt af en fuldstændig uigennemskuelig lovgivning og de enkelte passagerers fortolkning heraf. Hvordan forholdes ift. passagerer, som har registreret sig og betalt for dækning af strækninger/rejser, som ikke er omfattet af loven?

Hvordan sikres det, at der er overensstemmelse mellem berettiget konkursdækning og den faktiske registrering af hensyn til regnskabs- og revisionsmæssige krav hos luftfartsselskaberne og i lyset af, at luftfartsselskaberne er underlagt mange forskellige nationale regler på området, som, RGF ikke er bekendt med?

Registreringerne og usikkerheden behæftet med disse kræver en løbende udveksling og validering af oplysninger mellem RGF og samtlige luftfartsselskaber, hvilket vil indebære uforholdsmæssig meget og kostbar administration for begge parter.

Håndhævelse

Det forekommer fuldstændig uoverskueligt, at RGF i de meget sandsynlige og ofte forekommende tilfælde af manglende efterlevelse af lovgivningen skulle vær i stand til at håndhæve loven. I bemærkningerne til loven er man opmærksom på, at dette vil være omstændeligt. SAS vil vove den påstand, at det er umuligt.

Administration og omkostninger

Hvordan forestiller man sig, at RGF skal evaluere, eventuelt udfordre og følge op på mere end 60 selskabers regnskaber, som ofte er udarbejdet under vidt forskellige regelsæt og krav? I tillæg hertil er en

række luftfartsselskaber statsejede og/eller -kontrollerede i lande, hvor man fra dansk side næppe vil have held med at insistere på at få de påkrævede oplysninger i henhold til dansk lovgivning.

RGF vil for mere end 60 luftfartsselskaber skulle påse registrering, betaling af administrationsbidrag, fastlæggelse af garantistillelser, løbende tilsyn med økonomi/regnskaber, evt. krav om øget konsolidering, registrering af konkursdækninger samt udveksling og validering af informationer om registreringer. Dette kræver et kraftigt udbygget administrativt apparat.

Til trods for ovennævnte forhold hævdes det i bemærkningerne til forslaget, at tilbuddet om konkursdækning med lovforslaget gøres mere enkelt for flyselskaber og rejseudbydere og vil være en administrativ lettelse for de omfattede virksomheder. Intet kunne efter SAS' opfattelse være længere fra realiteternes verden.

Dertil kommer RGFs formodede omkostninger til på særdeles komplekse, internationale juridiske vilkår at retsforfølge en række selskaber for manglende efterlevelse af reglerne.

Alt i alt må det formodes, at der bliver tale om væsentligt øgede administrative omkostninger for RGF, som skal bæres af de registrerede selskaber. Dette vil igen primært ramme de danske selskaber.

SAS skal anmode om, at de forventede øgede administrative omkostninger for RGF gøres op og sammenholdes med de nuværende.

SAS, den 29. september 2014

Board of Airline Representatives Denmark
c/o BARD Kenya Airways, Vester Farimagsgade 7, 6, 1606 Kbh V
E-mail: Per.Caroe@kenya-airways.com

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsensvej 35
2500 Valby

At.: pol@kfst.dk

29. September 2014

Board of Airline Representatives Denmark, bemærkninger til forslag til ændring af lov om en rejsegarantifond

Med henvisning til Deres udsendte skrivelse af 02. september 2014, fremsender BARD hermed følgende kommentarer:

I forslaget stilles der krav om, at der skal indbetales til en konkursdækningsfond ved salg af flybilletter med afrejse fra en dansk lufthavn. Det vil ikke være muligt at opfylde, hverken teknisk eller på anden vis, da alle luftfartsselskabers salg af flyrejser, reservation og udstedelse af rejsedokumenter sker efter de enkelte selskabers generelle og internationale formater, hvor en individuel regel for flyrejser ud af Danmark ikke kan harmoniseres med de enkelte selskabers systemer.

Ordningen skal håndhæves blandt mere end 70 internationale luftfartsselskaber, hvor Danmark, for fleres vedkommende, blot er en marginal del af den samlede forretning. Hvis luftfartsselskaberne ikke følger reglerne, kan det føre til retssager og i yderste konsekvens – at man forbydes flyvning fra danske lufthavne. Vi mener ikke at Danmark og danske rejsende kan være tjent med en sådan udvikling.

Vi skal samtidig påpege, at BARD stiller sig tvivlende overfor, om dette forslag er i konflikt med internationale konventioner indenfor luftfart og handel, herunder IATA's lovgivning på luftfartsområdet.

Problematikken med at definere, hvilke kunder der medregnes og dækkes er i lovforslaget meget uklart og kompliceret.

Det er BARDs indtryk, at de rejsendes interesse for konkurssikring er forsvindende lille og reelt har der været meget få konkurser med effekt på danske rejsende. Det er BARDs holdning at loven bør afvikles.

Til sidst er BARD uforstående overfor den opgave vi som luftfartsselskaber pålægges, nemlig at blive ansvarliggjort for at markedsføre en offentlig foranstaltning, som vi i øvrigt ikke anser for at være forbrugervenlig.

På bestyrelsens vegne
Board of Airline Representatives Denmark
Per Levring
Sekretær

Rigsrevisionen har den 3. september 2014 modtaget udkast til bekendtgørelse om ændring af lov om en rejsegarantifond.

Vi har noteret os, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen foreslår, at den nuværende ordning udvides så udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årlige afrejsende fra danske lufthavne også bliver omfattet af ordningen.

Rigsrevisionen anbefaler, at det i bemærkninger til lovforslaget uddybes, hvordan fonden i praksis kan opgøre om udenlandske flyselskaber har mere end 25.000 årlige rejsende fra danske lufthavne, og dermed er omfattet af ordningen.

Rigsrevisionen har ikke bemærkninger til revisions- og regnskabsmæssige forhold i lovforslaget i øvrigt.

Eventuelle spørgsmål kan stilles til undertegnede på telefon 33 92 85 85 eller via e-mail på rr@rigsrevisionen.dk med anførelse af det i brevhovedet anførte journalnummer.

Med venlig hilsen

Jette Lauritzen
Fuldmægtig

REJSEGARANTIFONDEN

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Holte, den 30. september 2014

POL-14/07717-7: Høring over forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond.

Rejsegarantifonden har modtaget Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens mail af 2. september 2014 med udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond.

Størstedelen af Rejsegarantifondens bestyrelsesmedlemmer er branche- eller forbrugerrepræsentanter, som har fået tilsendt lovforslaget til deres organisationer og derfor afgiver høringssvar på vegne disse. Rejsegarantifonden forholder sig derfor med dette høringssvar alene til de administrative og tekniske virkninger, som lovforslaget efter fondens opfattelse umiddelbart kan forventes at få.

Generelle bemærkninger:

Håndhævelse:

Et af de væsentligste elementer i lovforslaget er, at udenlandske flyselskaber med flere end 25.000 passagerer årligt skal registreres i Rejsegarantifonden og tilbyde konkursdækning til rejsekunderne.

Flyselskaberne skal i forbindelse med registreringen stille garanti, og de skal sørge for, at det af kundens rejsebevis klart og tydeligt fremgår, at der ved at klikke på et link kan tilkøbes konkursdækning til billetter til privat brug med afrejse fra Danmark. Når flyselskabet er blevet registreret, skal der løbende betales bidrag, indsendes revisorerklæring, regnskabsopfølgning m.v., og garantien skal reguleres i forhold til omsætningen omfattet af fondens dækning.

Fonden imødeser store administrative vanskeligheder i denne forbindelse - både med at få de udenlandske flyselskaber registreret og med at få de løbende krav overholdt. Ud fra bemærkningerne til lovforslaget ser det ud som om fonden ikke har andre midler end at anlægge civilt søgsmål mod de udenlandske flyselskaber. Fonden kan i denne forbindelse frygte, at dette vil medføre, at lovændringen ikke får den tilsigtede effekt, og i tilgift hertil vil de registrerede dansk etablerede rejseudbydere skulle finansiere bekostelige civile søgsmål - muligvis i udlandet.

Adresse:
Røjelskær 11, 3. sal
2840 Holte

Telefon/fax:
tlf.: 45 87 83 33
fax: 45 87 87 23

E-mail/hjemmeside:
info@rejsegarantifonden.dk
www.rejsegarantifonden.dk

Fondens kontortid er daglig kl. 10-15. Personlig henvendelse kun efter aftale

Link:

Lovgiver bør angive, hvilken myndighed, der skal påse og påtale, om rejseudbydere (både flyselskaberne og rejsebureauerne) linker til den centrale hjemmeside og i givet fald, om linket er placeret på en måde, der opfylder kravet om "klart og tydeligt". Dette arbejde må forventes at blive særdeles omfattende – dels fordi det formentlig er størstedelen af de mere end 600 registrerede rejseudbydere udbyder og sælger flytransport, og dels fordi det vel ikke kan kontrolleres, uden at man køber en flybillet, fordi linket om konkursdækning skal fremgå af rejsebeviset.

Konflikt med § 21 stk. 1. nr. 2?

Ifølge § 21 stk. 1 dækker fonden ikke rejseydelser, der er markedsført og solgt i udlandet. Det skal derfor afklares, om de udenlandske flyselskabers salg må siges at være sket i udlandet, jf. § 21 stk. 1 nr. 2.

Formueopbyggende bidrag:

Rejsegarantifonden går ud fra, at der skal være én, samlet fondskasse, og at alle rejseudbydere (både pakkerejse- og flytransportudbydere) skal betale det årlige administrationsbidrag.

Mht. opbygning af fondens formue kan det blive problematisk, at der altid betales bidrag for konkursdækningen på flytransport men ikke nødvendigvis af pakkerejser. Lovgiver bør derfor angive retningslinjer for, hvornår og i hvilket forhold hhv. pakkerejseudbydere og flytransportudbydere skal betale bidrag – herunder om bidragene skal sættes i forhold til de tab, hhv. pakkerejsekunder og flybilletkunder påfører fondens formue.

Kontrol:

Rejseudbydere bør kunne kontrollere kundernes indtastninger på den centrale hjemmeside. De skal stille garanti og betale bidrag i forhold til de indtastede oplysninger, og deres revisor skal kontrollere oplysningerne og afgive erklæring til Rejsegarantifonden. Det vil uden tvivl forekomme, at kunderne kommer til at indtaste forkerte oplysninger på den centrale hjemmeside (bookingnummer, pris etc.), og garanti og bidrag skal naturligvis beregnes ud fra de korrekte tal. Tallene bør derfor blive indberettet til fonden fra rejseudbydere og kan ikke blot tages fra hjemmesiden. Den centrale hjemmeside bør derfor indrettes på en sådan måde, at der genereres en kvittering til både kunden og rejseudbyderen.

Garanti:

§ 8 stk. 6 om maksimumbeløb for garantistillelse for udbydere af flytransport på 100 mio. kr. ophæves ikke. Et tilsvarende maksimumbeløb gælder ikke pakkerejseudbydere. Det blev i forbindelse med lovændringen i 2009 afklaret, at maksimumbeløbet gælder både ved ordinær og ved forhøjet garantistillelse. Dette maksimumbeløb vil kunne påføre fonden en væsentlig, uafdækket risiko, hvis en rejseudbyders flytransport-omsætning omfattet af fondens dækning overstiger kr. 100 mio., hvilket ikke er utænkeligt, hvis rejseudbyderen er pålagt forhøjet garantistillelse, og mange kunder køber konkursdækning.

Afgrænsningen på 25.000 passagerer årligt:

Fonden forudsætter, at det i bekendtgørelsen vil blive fastsat, hvordan antallet skal måles i praksis, og hvordan fonden får indberetning om tallet fra samtlige danske lufthavne.

Det bør i denne forbindelse afklares, om passagerene skal tælle med på alle flyvninger ud af danske lufthavne, uanset om flyselskabets rute er fx Berlin-København-Berlin men kunden kun køber en billet fra København til Berlin.

Codeshare-problematikken skal også afklares, dvs. tæller en kunde med hos SAS eller Turkish Airlines, hvis han køber en billet hos Turkish Airlines fra København til Istanbul med mellemlandning i Frankfurt, hvor ruten København-Frankfurt beflyves af SAS, fordi de har en codeshare-aftale med Turkish Airlines?

Det skal afklares, om antallet opgøres ud fra tal for det seneste kalenderår, og fsv. angår flyselskaber, som hidtil ikke har fløjet fra danske lufthavne skal det oplyses, om det først er, når de 25.000 passagerer er "realiseret", eller om det fx vurderes, hvad flyselskabet har søgt tilladelser til i løbet af det første år.

Fonden formoder, at det vil blive anført i bekendtgørelsen, at charterpassagerer ikke tæller med i de 25.000 årlige passagerer. Det bør derfor også fremgå af de indberetninger, fonden får fra lufthavnene, om der er tale om charter- eller ikke charterpassagerer. I denne forbindelse bemærkes i øvrigt, at der må være mange flyselskaber, hvor størstedelen af billetterne er solgt af rejsebureauer som rutebilletter til pakkerejser, dvs. at kunderne også på den måde allerede er omfattet af fondens dækning, men disse passagerer undtages så vidt fonden kan se ikke fra indberetningerne – formentlig fordi flyselskabet ikke har kendskab til, om flybilletten er en del af en pakkerejse.

Afgrænsning – afrejse fra Danmark:

Af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser er det til nr. 3 anført, at det kun skal være passagerer, der påbegynder deres afrejse fra en dansk lufthavn, der skal have mulighed for at købe konkursdækning til flybilletten.

Der har ikke været noget i den nuværende lovgivning, som definerede, hvilke flystrækninger kunden kunne købe konkursdækning til. Fondens har derfor hidtil administreret loven således, at kunder (uanset nationalitet og opholdssted) kan tilkøbe konkursdækning til enhver flystrækning, hvis billetten købes hos et rejsebureau (ikke et flyselskab). Hvis kunden handler direkte med et flyselskab, skal kunden opholde sig i Danmark (handle fra en dansk IP-adresse) og købe en flybillet med afrejse fra Danmark. Med præcisionen nævnt ovenfor til nr. 3 vil fonden – hvis lovforslaget vedtages - ændre praksis således, at kriteriet om afrejse fra Danmark gælder køb hos alle rejseudbydere, og det vil ikke længere være et krav, at kunden har en dansk IP-adresse.

Agentforbehold:

Fonden henviser til problemstillingen omkring de såkaldte agentforbehold, som særligt gør sig gældende vedrørende køb af flybilletter alene.

Det kan være vanskeligt for en kunde at afgøre, om der tages et agentforbehold eller ej, når han køber en flybillet. Hvis kunden fx køber en flybillet til London hos Supersaver og skal flyve med SAS og ønsker at tilkøbe konkursdækning, skal kunden følge linket på billetten til at gå ind på den centrale hjemmeside og købe konkursdækning til flybilletten. Kunden skal angive, hvem aftalen er indgået med, og det vil formentlig blive tilfældigt, om kunden vælger Supersaver eller SAS. Fondens kan ikke løbende efterprøve, om der er taget et gyldigt agentforbehold eller ej, og de indtastede op-

lysninger vil derfor uden videre blive lagt til grund for rejseudbyderens garantistillelse, administrationsbidrag m.v. I tilfælde af SAS' konkurs vil alle kunder formentlig anmelde krav mod fonden – uanset om de valgte Supersaver eller SAS på hjemmesiden, da de købte konkursdækningen.

Kundehenvendelser:

Fonden forudser en stor, administrativ byrde i form af henvendelser fra kunder, der har spørgsmål vedrørende tilkøb af dækningen, ændring af afrejsetidspunkt, aflysning af fly m.v. Det vil formentlig være en vedvarende belastning og ikke kun i forbindelse med reglernes implementering. Administrationsudgifterne hertil vil skulle dækkes af samtlige rejseudbydere og kan ikke kun belastes udbyderne af flytransport, hvilket vil forekomme pakkerejseudbydere urimeligt.

Aflysninger:

Det bør blive angivet i bekendtgørelsen, om fonden skal tilbagebetale bidraget for konkursdækningen til kunden, hvis kundens fly bliver aflyst eller hvis kunden ikke benytter billetten.

Bemærkninger til forslaget til ændring af selve lovtæksten:

Fonden går ud fra, at "og flycharterrejse" i den nuværende lov i overskriften over § 2 skal slettes. Tilsvarende med § 2 stk. 3.

Ad § 1 pkt. 3 i lovforslaget:

I § 3 stk. 1 i den nye tekst skal der stå: "rejseydelser" i stedet for "ydelse".

§ 5 stk. 1, 1. punktum i den nuværende lov bør ændres til:

"Når en kunde har indgået en aftale om en rejseydelse jf. § 2, stk. 1, nr. 1-3, kan kunden få beløb, der er erlagt som betaling for ~~et arrangement~~ rejseydelse, godtgjort af fonden, hvis rejseudbyderens økonomiske forhold har medført, at ~~en~~ rejseydelsen ikke kan påbegyndes."

§ 5 a i den nuværende lov:

Formuleringen "er kunden dækket" bør omformuleres til noget i retning af "kan kunden – såfremt kunden har valgt dækning hos Rejsegarantifonden jf. § 9 - få beløb, der er erlagt som betaling for rejseydelsen, godtgjort af fonden, såfremt rejseudbyderens økonomiske forhold har medført, at rejseydelsen ikke kan påbegyndes."

Ad § 1 pkt. 5 i lovforslaget:

I § 5 a er det ikke anført, at rejseudbyderne skal henvise til en central hjemmeside, men fonden går ud fra, at dette vil blive fastsat i bekendtgørelsen.

Ad § 1 pkt. 8 i lovforslaget:

Fonden foreslår, at det i § 9 stk. 3 bliver anført, at kunden skal betale for konkursdækningen, fx: "Vælger kunden dækning hos Rejsegarantifonden, skal kunden erlægge et bidrag herfor til Rejsegarantifonden".

Ad § 1 pkt. 9 i lovforslaget:

Rejsegarantifonden er usikker på, hvordan skal den nye § 9 a skal forstås. Umiddelbart synes den kun at gælde udbydere af flytransport, dvs. at det er udbyderne af flytransport, der skal betale for

etableringen af den centrale hjemmeside. Imidlertid er det anført under pkt. 5 i lovbemærkningerne, at midlerne til etableringen af hjemmesiden tilvejebringes fra de i § 20 omfattede rejseudbydere og formidlere – og det er jo alle.

Under alle omstændigheder bør det i bekendtgørelsen angives, på hvilken baggrund beregningen skal foretages. Hvis det skal være med udgangspunkt i omsætningstal, skal det vel være tal for 2016, fordi loven først træder i kraft medio 2015, dvs. at de udenlandske flyselskabers registreringer først skal være på plads på dette tidspunkt. Rejsegarantifonden har overvejet, om det evt. kunne ske med en del af det bidrag, der skal betales pr. rejsekunde, så der fx blev betalt 25 kr. i en periode, indtil hjemmesiden var betalt?

Ad § 1 pkt. 1, 8. afsnit:

Det er anført, at det er udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årlige afgange, der skal omfattes af loven. "Afgange" skal ændres til "passagerer".

Ad § 1 pkt. 3.1, 1. afsnit:

Det anføres, at dækningen foreslås begrænset således, at transfer- og transitpassagerer undtages fra ordningen. Dette er ikke anført i selve lovteksten, men fonden går ud fra, at det vil komme til at fremgå af bekendtgørelsen. Alternativt skal der i lovteksten tilføjes "...med startdestination i danske lufthavne" i § 3 stk. 1.

Ad § 1 pkt. 6, sidste afsnit:

Det er anført, at det vurderes, at forslaget har en mindre forøget byrde for kunderne, idet de kan blive påkrævet at give deres oplysninger mere end én gang. Det er imidlertid Rejsegarantifondens opfattelse, at det kan blive nødvendigt at anmode kunderne om en hel del oplysninger på den centrale hjemmeside, hvis det ikke kan lade sig gøre at få oplysningerne overført fra rejseudbyderens hjemmeside (man kan i denne forbindelse frygte, at rejseudbydere, der ikke ønsker, at kunderne køber konkursdækninger - fordi garantistillelsen afspejler størrelsen af omsætningen omfattet af fondens dækning - ikke vil indrette linket til den centrale hjemmeside sådan, at kundens oplysninger overføres til den centrale hjemmeside).

Følgende oplysninger skal efter fondens opfattelse i hvert fald indtaste på den centrale hjemmeside-enten overført fra bookingprocessen hos rejseudbyderen eller indtastet af kunden på ny:

Kontrol

1. Rejseudbyder/flyselskab
2. Type af rejse (privat eller erhvervsmæssig)
3. Købsdato og -tidspunkt

Rejseinformation

4. Booking nummer
5. Flynummer
6. Antal pax
7. Navne på de pax der ønskes konkursdækket

8. Udrejse lufthavn
9. Destination
 - a. Evt. via-destinationer
10. Afrejsetidspunkt
11. Hjemkomsttidspunkt

Personlige oplysninger

12. Navn på køber
13. E-mail
14. Telefonnummer
15. Pris i alt for de flybilletter, der ønskes dækket

Betalingsoplysninger

16. Navn på betaler
17. Type af kreditkort
18. Kortnummer
19. Udløbsdato
20. Kontrolcifre

Kvitteringsside

Oplysningerne på den centrale hjemmeside skal anvendes til to formål: Fonden skal bruge oplysningerne dels til at vurdere garantistørrelser/afdækning af risiko, og dels til at bistå rejsekunderne i tilfælde af rejseudbyderens konkurs.

Ved Cimber Sterlings konkurs i 2012 var det ikke muligt for konkursboet at levere nogen oplysninger til fonden om strandede kunder og/eller om ikke-afrejste kunder omfattet af fondens dækning. I en sådan situation er det meget vanskeligt for fonden at bistå kunderne med hjemtransport, udbetaling af erstatning m.v., og derfor vil det komme kunder i en konkurs til gode, at fonden har de oplysninger, der er nødvendige i en konkurs. Desværre vil det også medføre, at alle de kunder, hvis rejseudbyder ikke går konkurs, skal afgive en hel del oplysninger to gange.

Det er fondens erfaring, at der ofte sker fejl ved indtastninger på internettet, og det vil derfor formentlig også blive nødvendigt at indlægge en del kontrol-felter i forbindelse med indtastningerne.

Det vil skulle afgøres, om der ved bookinger til flere personer automatisk skal købes konkursdækning til alle passagererne, eller om det skal være muligt kun at købe konkursdækning til enkelte.

Ad § 2:

Lovforslaget indeholder den 1. juli 2015 som ikrafttrædelsesdato. Fonden foreslår, at ikrafttrædelsesdatoen udskydes til fx den 1. januar 2016. Fra det tidspunkt, hvor lovændringen vedtages, til den træder i kraft, skal fonden bl.a. sørge for etablering af den centrale hjemmeside og for at få de udenlandske flyselskabers registrering på plads, så registreringerne kan være effektive fra den dato, hvor

loven træder i kraft. En ikrafttrædelsesdato fx pr. 1. januar 2016 vil give fonden en mere rimelig mulighed herfor.

Diverse:

Der er mange steder i den nuværende lov, hvor der kun står "erhvervsministeren". Skal det ændres til "erhvervs- og vækstministeren"?

I den nuværende lovs § 23 stk. 6 står der "Erhvervsministeriet". Skal det ændres?

Med venlig hilsen
REJSEGARANTIFONDEN


Birgitte Fjeldhoff
direktør

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

ptr@kfst.dk

lhh@kfst.dk

POL -14/07717-7

30-09-2014

Dok. 144185/

Vedr. høring over forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens mail af 2. september 2014 (POL 14/07717-7) og har følgende bemærkninger:

I det udvalgsarbejde, som går forud for lovforslaget og i bemærkningerne til lovforslaget, er der identificeret to væsentlige problemstillinger ved den nuværende ordning for konkurssikring på flyområdet. Ordningen tilbyder således ikke en effektiv forbrugerbeskyttelse og indebærer en konkurrencemæssig skævhed for flyselskaberne. Forbrugerrådet Tænk mener ikke, at det fremlagte lovforslag imødekommer disse to udfordringer.

Passagerrettigheder

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at formålet med ændringerne er, at kunderne skal tilbydes "nem adgang til konkursdækning". Der er dog en lang række vanskeligheder forbundet med at sikre forbrugerne denne adgang, ligesom adgangen i sig selv ikke nødvendigvis resulterer i flere forsikrede passagerer. Forbrugerrådet Tænk får løbende henvendelser forbrugere, der finder deres rettigheder uigennemskuelige. Vores undersøgelser viser, at omkring halvdelen af forbrugerne ikke kender deres rettigheder. Vi mener, at lovforslaget, med den fremlagte løsning for konkurssikring, ikke bidrager til at forenkle og forbedre forbrugernes rettigheder ved køb af flyrejser. Forbrugerrådet Tænk mener, at loven burde tilsigte god, enkel forbrugerbeskyttelse for alle flypassagerer.

Køb af forsikring

Når forbrugeren køber en flyrejse, skal der tages stilling til en lang række af tilkøbsydelser som forplejning, sædereservation, bagage, forsikring, afbestillingsforsikring, tilkøb af mulighed for ombookning mv. Det er allerede i dag vanskeligt for forbrugerne at gennemskue deres rettigheder ved køb af flyrejser, og tilbuddet om konkursdækning vil øge kompleksiteten. Det er f.eks. uklart, hvordan forbrugere skal kunne afklare om flyselskabet skal tilbyde forsikringen, hvis selskabet ikke af sig selv gøre det. Ligeledes vil det være vanskeligt for forbrugeren at vurdere udgifterne til forsikringen i forhold til de potentielle udgifter, der vil være ved en evt. konkurs. Forbrugeren skal også undgå at betale for dobbelt sikring, hvis de allerede er dækket via bestemte kredittkort.

Formidler (agentforbehold)

Markedet for flyrejser på nettet bliver stadigt mere komplekst, og vi mener ikke, at lovforslaget imødekommer dette. Et stigende antal forbrugere køber deres flyrejser gennem formidlere, og vi mener derfor, at forpligtelsen om at tilbyde konkurssikring også bør omfatte formidlere. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at der udestår en afklaring af, om agentforbeholdet kan gøres gældende jfr. Forbrugerombudsmandens principielle sag ved Landsretten.

Selskaber med mere end 25.000 passagerer

Det fremgår af lovforslaget, at flyselskaber med mere end 25.000 passagerer fra danske lufthavne skal tilbyde konkursdækning via Rejsegarantifonden. Det betyder, at der vil være forbrugere, som ikke får tilbudt forsikringen, men som stadig bærer en risiko for udgifter ved konkurs. Vi mener, at det er meget u hensigtsmæssigt, at ordningen på denne måde omfatter nogle forbrugere og ikke andre, da forbrugerne bærer samme risici. Grænsen på 25.000 passagerer vil også være vanskelig at definere i praksis. Forbrugerrådet Tænk vurderer, at der vil være uklarhed forbundet med hhv. transit-, transfer- og charterpassagerer, der allerede er dækket eller som evt. ikke skal indgå i opgørelsen af de 25.000 passagerer. Det bør fremgå af betænkningen, hvad der gør sig gældende.

Håndhævelse

I praksis vil det være vanskeligt at håndhæve loven overfor udenlandske flyselskaber. Det gælder både i forhold til registrering ved Rejsegarantifonden, garantistillelse, betaling af bidrag og indsendelse af de løbende oplysninger om passagerne, der skal bruges f.eks. i tilfælde af konkurs. Vi forudser, at det bliver en stor udfordring at få flyselskaberne og udbydere til at linke kunderne på en tydelig og ensartet måde, så forbrugerne får adgang til muligheden for at tilkøbe konkursdækning. Forbrugerrådet Tænks erfaringer fra pakkerejse området tilsiger, at det vil kræve betydelige ressourcer at håndhæve dette.

Konkurrencevilkår

Forbrugerrådet Tænk bemærker også, at vanskelighederne ved håndhævelse og grænsen på 25.000 passagerer vil resultere i ulige konkurrencevilkår for flyselskaberne på det danske marked. Det er i forbrugernes interesse, at der er en velfungerende konkurrence, det giver de bedste vilkår for prisdannelse og ydelser.

Klageadgang

Klager over flyrejser behandles i dag ved Trafikstyrelsen, Forbrugerklagenævnet og ved domstolene. Derudover er der Pakkerejse-Ankenævnet, der som privat ankenævn, alene behandler i dag klager over pakkerejser. Det er uigennemsigtigt for forbrugerne, hvor de skal klage og hvilke konsekvenser til kan have for udfaldet af deres klage. Forbrugerrådet Tænk mener, at det bør fremgå af loven, at der skal oprettes en samlet klageadgang for forbrugerne. Forbrugerrådet Tænk henviser til, at det også fremgik af bemærkningerne til den oprindelige lov, at det vil være naturligt, at der oprettes et fælles rejseankenævn, der skal behandle klager over pakkerejser, flytransport og billeje i udlandet.

Afgiftsmodel

Forbrugerrådet Tænk finder, at konkurssikring af flyrejsende bør udvides til at omfatte alle flyrejser gennem en afgiftsmodel, hvor flyselskaber, der flyver fra danske lufthavne, opkræves et mindre beløb på f.eks. fem kr. pr. passager. Modellen er enkel, og alle danske flypassagerer vil på denne måde være omfattet af konkurssikring.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Vicedirektør

Asta Ostrowski
Seniorrådgiver, transport

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Sendt pr. e- mail til: ptr@kfst.dk og lh@kfst.dk

Frederiksberg, den 30. september 2014

Vedr.: Høringssvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) skal indledningsvis takke for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende forslaget til ændring af rejsegarantifondsloven. DRF er en brancheorganisation for danske rejsebureauer og har eksisteret siden 1938. DRF repræsenterer i dag 127 rejsebureauer, hvis omsætning skønnes at udgøre 70 % af den samlede omsætning på 26 mia. DKK inden for rejsebureaubranchen.

DRF har set frem til en revision af rejsegarantifondsloven, idet behovet for en sådan revision har været meget tiltrængt gennem de seneste år, hvor det med al tydelighed har vist sig, at de bekymringer og u hensigtsmæssigheder, som DRF påpegede under lovrevisionen i 2009, desværre i høj grad er blevet aktualiseret.

Det var derfor med stor glæde, at kunne konstatere, at Erhvervsudvalget i sommeren 2013 besluttede, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe, der skulle se nærmere på en revision af loven. DRF har været en del af dette udvalg, der blev nedsat i oktober 2013 og i begyndelsen af august 2014 offentliggjorde en rapport over udvalgets arbejde.

Nedenfor fremgår DRF's generelle og specifikke bemærkninger til lovforslaget.

Generelle bemærkninger

Indledende betragtninger

Lovforslagets løsningmodel som beskrevet i forslagets afsnit 3.1, bygger på udvalgsrapportens såkaldte præciseringsmodel, en model, der som den eneste model ikke har været genstand for en nærmere drøftelse i udvalget, og som desuden ikke synes at have støtte fra nogle af de interessenter, der til daglig berøres af loven, det vil sige hverken erhvervs – eller forbrugerinteressenterne.

Der er efter DRF's opfattelse ikke behov for endnu en halvhjertet løsning, som det var tilfældet i 2009, hvor man heller ikke var lydhør overfor branchens betænkeligheder ved det daværende ændringsforslag.

Hverken forbrugerne eller rejsebranchen kan være tjent med en gentagelse af historien, som alt tyder på, da det fremsatte forslag ikke giver bedre forbrugerbeskyttelse og hverken skaber bedre rammevilkår eller for den sags skyld lige konkurrencevilkår.

Allerede af denne grund kan DRF ikke støtte denne del af lovforslaget, da præciseringsmodellen efter DRF's opfattelse har så betydelige mangler, at det ville være uforvarsomt at implementere denne i dens nuværende udformning. Baggrunden for dette standpunkt vil blive underbygget i de følgende afsnit nedenfor, hvor det forsøges at beskrive en række af de betænkeligheder, mangler og ubekendte forhold, der efter DRF's opfattelse er til stede i lovforslagets nuværende udformning.

Udvalgets arbejde

DRF har som anført deltaget i den nedsatte arbejdsgruppe, hvis kommissorium bl.a. bestod i at foretage et grundigt analysearbejde af rejsegarantifondsområdet. I den forbindelse skulle udvalget vurdere, om loven fungerede efter hensigten, herunder, om loven havde en effektiv og gennemskuelig forbrugerbeskyttelse og samtidig sikrede konkurrencemæssig ligestilling for de erhvervsdrivende. På baggrund af udvalgets arbejde skulle der opstilles konkrete forslag til justering af rammerne for rejsegarantiområdet.

Det fremgår af lovforslaget, at regeringen på baggrund af udvalgsrapporten har fundet det hensigtsmæssigt at foreslå visse justeringer af den eksisterende ordning og på den baggrund sende nærværende lovforslag i høring blot to dage efter offentliggørelsen af udvalgsrapporten og det endda uden, at hverken lovforslaget eller den foreslåede præciseringsmodel har været genstand for nærmere drøftelse i udvalgsarbejdet.

Udvalget har efter DRF's opfattelse beklageligvis ikke opfyldt kommissoriet om at foretage et grundigt analysearbejde af rejsegarantifondsområdet, men derimod stort set udelukkende haft fokus på, hvordan man kunne rette op på manglerne ved revisionen i 2009.

Ved lovændringen fra 2009, der trådte i kraft 1. januar 2010, forsøgte man at udvide forbrugerbeskyttelsen, ved at give forbrugere, der udelukkende havde købt en flybillet, mulighed for at købe sig til samme forbrugerbeskyttelse mod en rejseudbyders konkurs, som man som rejsende i dag automatisk har, hvis man har købt en pakkerejse.

Allerede under revisionen i 2009 gjorde DRF opmærksom på en række u hensigtsmæssigheder og potentielle huller i forbrugerbeskyttelsen samt lovforslagets ulige konkurrencevilkår. Disse forhold skulle udvalget ifølge kommissoriet arbejde med at få løst, men formandskabet for udvalget, et formandskab, der i parentes bemærket har skiftet formand tre gange under de ni måneder, udvalgsarbejdet stod på, har stort set udelukkende fokuseret på problemstillingen omkring konkursdækning på flybilletter.

Ovenstående fokus har haft den yderst beklagelige konsekvens, at andre for rejsebranchen betydningsfulde problemstillinger har været nedprioriteret i udvalgsarbejdet, ifølge formandskabet grundet tidspres og en deadline, der allerede inden arbejdets påbegyndelse af DRF og andre interessenter blev påpeget som værende urealistisk kort, og som rent faktisk også blev overskredet med mere end fem måneder.

Hertil kommer, at DRF gentagne gange opfordrede til, at man som følge af kommissoriet skulle fokusere bredere i udvalgsarbejdet end valgt af formandskabet, da behovet for en revision af loven ikke kun relaterede sig til denne del af loven. Det er derfor DRF's opfattelse, at udvalgsrapporten således ikke er mundet ud i den af kommissoriet forudsatte grundige analyse af (hele) rejsegarantifondsområdet.

Den mangelfulde analyse af hele rejsegarantiområdet er yderst beklagelig og har ganske uheldige konsekvenser for rejsebranchen. De pågældende forhold har DRF under hele udvalgsarbejdet påpeget flere gange og samtidigt understreget vigtigheden af, at få adresseret disse problemstillinger i forbindelse med revisionen. Her tænkes især på de betydelige økonomiske og administrative byrder, de danske rejseudbydere er underlagt som følge af den u hensigtsmæssige udvikling i Rejsegarantifondens håndtering af dets tilsyn som nærmere beskrevet under afsnittet "Rejsegarantifondens tilsyn - garantistillelse".

Anvendelsesområdet

DRF ser overordnet positivt på, at anvendelsesområdet for loven forsøges udvidet, således at rejseudbydere, der ikke er etableret i

Danmark, ligeledes omfattes af konkursdækningen for på den måde at skabe bredere forbrugerbeskyttelse, men samtidig også sikre lige konkurrencevilkår mellem danske og udenlandske rejseudbydere.

Måden hvorpå dette søges udformet i lovforslaget, medfører efter DRF's opfattelse desværre hverken en forbedring eller udvidelse af forbrugerbeskyttelsen, samtidig med at lovforslaget rent faktisk risikerer at forstærke lovens allerede eksisterende ulige konkurrencevilkår for de erhvervsdrivende.

Det fremgår af forslaget, at den nuværende ordning skal udvides, således at udenlandske flyselskaber med mere end 25.000 årligt afrejsende fra danske lufthavne også bliver omfattet af ordningen. Dette sikrer - ifølge forslaget - ensartede konkurrencevilkår og en effektiv forbrugerbeskyttelse.

DRF henviser til, at begrebet rejseudbyder langt de fleste steder i forslaget anvendes i forbindelse med udvidelsen - og ikke flyselskaber, som anført i selve lovteksten. DRF må derfor gå ud fra, at lovforslaget lægger op til, at alle rejseudbydere - flyselskaber som rejsebureauer - omfattes af loven. Rejsebureauer med mindre end 25.000 årligt afrejsende passagerer med flytransport alene vil således også falde uden for lovens anvendelsesområde, i hvert fald for den del af salget, der vedrører salg af flybilletter alene.

Hvis dette ikke er tilfældet, er det efter DRF's opfattelse ikke korrekt, når udvidelsen af anvendelsesområdet i forslaget beskrives som en sikring af ensartede konkurrencevilkår.

Såfremt loven skal sikre ensartede konkurrencevilkår, bør både danske flyselskaber og rejsebureauer - som har mindre end 25.000 afrejsende årligt med fly - også undtages for registreringspligten og for den dertil følgende garantistillelse. Såfremt dette ikke er tilfældet, er det DRF's opfattelse, at loven vil diskriminere mindre rejsebureauer og mindre danske flyselskaber. Dette vil følgelig medvirke til en konkurrencemæssig skævhed i rejsebranchen generelt og sikrer bestemt ikke ensartede vilkår for udbyderne.

Desuden bør det påpeges, at et flyselskab, som har 25.000 afrejsende passagerer årligt fra danske lufthavne, ud fra en overordnet beregning vil have mindst tre ugentlige flyafgange, måske flere. DRF mener, at tre afgange ugentlig kan betegnes som hyppige, kontinuerlige flyvninger. Antallet af afrejsende bør derfor sættes betydeligt længere ned, såfremt man vælger at fastholde denne undtagelsesbestemmelse.

Herudover finder DRF's det usikkert, hvorvidt det lovgivningsmæssigt er muligt at fastholde et eksisterende etableringsbegreb i loven, og samtidig udvide anvendelsesområdet til at omfatte flyselskaber, som ikke er etableret i Danmark. Dette forhold bør undersøges nærmere.

Det fremgår endvidere af forslaget, at udvidelsen af anvendelsesområdet sikrer en effektiv forbrugerbeskyttelse. Som anført ovenfor er det DRF's vurdering, at den foreslåede ændring ikke vil medføre bedre forbrugerbeskyttelse.

Dette særligt fordi forbrugeren ifølge forslaget skal foretage køb af konkursdækningen hos Rejsegarantifonden og ikke i forbindelse med købet af selve rejseydelsen. Forslaget synes på den baggrund at hvile på den urigtige antagelse, at det ikke skaber hindringer i forbrugerbeskyttelsen, når forbrugeren forventes at foretage to selvstændige køb for at være dækket mod en rejseudbyders konkurs.

Lovforslaget er efter DRF's opfattelse alene en forbedring på papiret, idet det i praksis ikke kan forventes, at forbrugeren altid vil foretage to selvstændige købstransaktioner mod to forskellige parter. Dette understreges bl.a. af erfaringerne fra den eksisterende ordning, hvor det blandt visse flyselskaber viste sig, at forbrugeren var mindre tilbøjelig til at tilkøbe konkursdækningen, hvis denne først kunne købes, når forbrugeren først havde afsluttet købstransaktionen af flybilletten, men altså stadig hos samme udbyder.

Det forhold, at konkursdækning skal købes via en central hjemmeside vil derfor skabe forvirring hos forbrugeren, som sandsynligvis vil ende med at fravælge konkursdækningen, fordi det er besværligt at sætte sig ind i reglerne om at tilkøbe dækningen på en anden hjemmeside.

Efter DRF's opfattelse vil den foreslåede ordning dermed ikke sikre en bedre beskyttelse, snarere tværtimod, da den gør det sværere end under den hidtidige ordning at købe en konkursbeskyttelse.

Udbud af konkursdækningen.

Lovforslaget lægger op til, at den rejsende ikke længere kan tilkøbe konkursdækningen gennem rejseudbyderen. Dækningen skal derimod købes direkte på en central hjemmeside administreret af Rejsegarantifonden.

DRF ser en række udfordringer i forbindelse med den foreslåede ordning, som der ikke er taget stilling til i forslaget og følgelig medfører

mange uafklarede spørgsmål i forbindelse med den praktiske implementering og efterfølgende håndtering af ordningen.

Først og fremmest bør det tydeligt fremgå, hvem der kan tilkøbe konkursdækningen. I forslaget er det uklart, hvilke subjekter der omfattes af dækningen for flyrejser. Der anvendes betegnelsen kunder, forbruger, afrejsende og passager, når der tales om det subjekt, som kan tilkøbe en konkursdækning. Det er således ikke tydeligt, om det fortsat alene er private rejsende, der kan tilkøbe dækningen, eller om også forretningsrejsende har denne mulighed.

DRF opfordrer derfor til, at det tydeligt angives, hvilke subjekter det er hensigten at dække med ændringen. Hvis det alene er hensigten at dække private rejsende som efter den nugældende lov, bør det angives, hvordan man i praksis skal sondre mellem forretningsrejsende og private rejsende og dernæst, hvordan man sikrer sig mod misbrug af køb på hjemmesiden fra subjekter, der i givet fald ikke er berettigede til beskyttelsen.

Herudover bør det angives, om det er rejseudbyderen, Rejsegarantifonden eller den rejsende selv, der skal afgøre, om der er tale om en privat- eller en forretningsrejse.

Det følger af forslaget, at konkursdækning kan tilkøbes af passagerer, der påbegynder deres afrejse fra en dansk lufthavn. Herudover fremgår det, at transit- og transfer passagerer falder uden for lovens område. I forbindelse med denne begrænsning af bestemmelsen ser DRF følgende udfordringer:

- Det bør afklares, på hvilket sprog, information om tilkøb af dækningen skal angives. Loven vil finde anvendelse på alle nationaliteter, idet bestemmelsen alene begrænses efter afrejselufthavn.
- Det bør ligeledes afklares, hvordan man sikrer, at passagerer ikke misbruger den danske ordning ved at købe flybilletter på dobbelte billetsæt, således at det ikke længere kan vurderes, om der er tale om en transit eller transfer, idet billetterne ikke er købt som ét samlet køb.

Det bør herudover nærmere fastlægges, hvordan den centrale hjemmeside skal fungere i praksis. Der er adskillige uafklarede spørgsmål forbundet hermed. Det fremgår ikke af lovforslaget, om det forventes, at den centrale hjemmeside skal kunne kommunikere med de omfattede rejseudbyderes egne hjemmesider. Dette vil naturligvis være

en fordel, idet Rejsegarantifonden jo skal have oplysninger om, hvor mange og hvilke passagerer, der har købt en flybillet.

Såfremt den nye ordning kræver, at den centrale hjemmeside kan kommunikere med rejseudbydernes hjemmesider, vil det kræve andet software end det rejseudbyderne har i dag. Det vil derfor – uanset at det modsatte anføres i forslaget – ubetinget medføre højere økonomiske omkostninger for rejseudbyderen både til etablering og løbende opfølgning.

Ovenstående skal ses i sammenhæng med, at det efter den nye ordning ikke længere er rejseudbyderen, der opkræver beløbet for dækningen, og derfor ikke kan opkræve det administrationsgebyr, som er muligt efter den nugældende ordning.

- Det bør konkretiseres, hvad der nærmere ligger i, at rejseudbyderen klart og tydeligt skal henvise til en central hjemmeside.
- Skal Rejsegarantifonden have en bekræftelse fra rejseudbyderen på, at den pågældende forbruger har købt en flybillet indenfor de i forslaget anførte 48 timer, inden forbrugeren kan købe konkursdækningen?
- Hvordan sikres det, at der kun kan købes dækning på flybilletter solgt af en rejseudbyder, der rent faktisk har stillet garanti og dermed accepteret at lade sig registrere i Rejsegarantifonden.

Det forekommer efter DRF's vurdering usandsynligt, at den foreslåede præciseringsmodel vil kunne administreres og håndteres på en hensigtsmæssig måde, og det synes ligeledes ganske ugennemskueligt, hvad Rejsegarantifondens omkostninger vil beløbe sig til, både for så vidt angår etableringsudgifterne til hjemmesiden, men i ligeså høj grad i relation til den fremtidige drift.

Disse forhøjede omkostninger vil efter lovforslaget alt andet lige ende hos de rejseudbydere, der indbetaler et administrativt bidrag til Rejsegarantifonden og dermed især hos udbydere af pakkerejser, der i dag reelt betaler langt hovedparten af Rejsegarantifondens allerede alt for store omkostninger. Da Pakkerejseudbydere reelt er i konkurrence med udbydere af flybilletter, vil denne ekstra byrde på udbydere af pakkerejser ikke være rimelig og dermed havne hos de forkerte.

Manglende stillingtagen til ændret retspraksis

Det er i forslaget ikke nævnt, at det i to byretsdomme afsagt i 2014 vedrørende agentforbeholdet, er blevet fastslået, at et rejsebureau, der sælger en flybillet alene, udmærket kan optræde som formidler af flybilletten og dermed ikke have selvstændigt ansvar for opfyldelsen af den købte transportydelse.

Rejsebureauet er derfor ikke ansvarligt for selve transportaftalens gennemførelse, herunder flyselskabets konkurs. DRF forudsætter følgende, hvis et rejsebureau formidler en flybillet til en passager, som ønsker at tilkøbe konkursdækning.

I så fald, må passageren på Rejsegarantifondens hjemmeside skulle angive at have købt flybilletten hos flyselskabet, og flyselskabet skal følgelig stille garanti for flybilletten al den stund, at rejsebureauets status som fuldmægtig/agent medfører, at det ikke kan være pligtsubjekt i henhold loven og således heller ikke være registreringspligtig for et sådant formidlet salg.

I et sådant tilfælde bør det afklares, om det er Rejsegarantifonden, der skal føre tilsyn med, hos hvilket flyselskab kunden har købt flybilletten.

Det bør herudover afklares om, rejsebureauet er forpligtet til at oplyse kunden om konkursdækningen, på trods af, at det er flyselskabet, som kunden indgår aftalen med og ligeledes flyselskabet, der skal stille garanti for salget.

Konkursdækningens omfang og statens risiko

Endnu et uafklaret spørgsmål er, om Rejsegarantifonden dækker passagerer, som har tilkøbt en konkursdækning, når et flyselskab, der ikke har stillet den pligtige garanti, går konkurs. Hvis dette ikke er tilfældet, er der bestemt ikke tale om en effektiv forbrugerbeskyttelse, men nærmere en vildledning af forbrugere, som i god tro tilkøber en dækning mod flyselskabets konkurs. På den anden side vil dækning fra Rejsegarantifondens side i et sådant tilfælde kunne påføre staten store tab.

I den forbindelse undrer det, at det af lovforslagets afsnit 10 anføres, at statens risiko ikke anses for væsentligt forandret med dette forslag. Dette er efter DRF's opfattelse noget af en tilsnigelse. Med henvisning til ovenstående, vil risikoen være betydelig, hvis et udenlandsk selskab går konkurs.

- Lovforsaget medfører, at staten risikerer at blive påført betydelige udgifter til at dække tabet hos de forbrugere, der måtte have købt konkursdækning i god tro, og, hvor det ved konkursens indtræden viser sig, at flyselskabet ikke har stillet garanti eller for den sags skyld ikke tilstrækkelig stor garanti

Administrative og økonomiske konsekvenser.

Som det fremgår under afsnittet "Rejsegarantifondens tilsyn - garantistillelse", er de danske rejseudbydere allerede med de eksisterende regler underlagt betydelige administrative og ikke mindst økonomiske byrder i kraft af, at de skal afsætte ressourcer til at opfylde Rejsegarantifondens krav om løbende regnskabsopfølgning. For mere end en fjerdedel af de registrerede er der desuden væsentlige økonomiske byrder i form af forhøjede garantier forbundet med at leve op til de langt fra altid proportionale krav om forhøjet garantistillelse.

Med det fremlagte lovforslag, ser det desværre ud til, at denne udvikling vil fortsætte i et helt uoverskueligt omfang. Det er således med stor undren, at det i lovforslagets afsnit 5 om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet stort set ikke er beskrevet nogle af de mange problemstillinger, som berøres forskellige steder i nærværende høringsvar. Hertil kommer, at lovforsaget i afsnit 10 ganske overraskende forudsætter, at der alene vil være tale om begrænsede omstillingsomkostninger for virksomhederne.

Rejsegarantifonden vil som anført ovenfor i afsnittet om udbud af konkursdækning i forbindelse med etableringen og driften af en central hjemmeside også blive påført administrative og økonomiske byrder på et helt ukendt og formodentlig højt niveau. Dette vil ske som følge af etableringen og driften af en hjemmeside samt ikke mindst håndhævelsen over for de rejseudbydere, der ikke følger loven.

Rejsegarantifonden vil være nødt til at ansætte nye medarbejdere til at udvikle og føre tilsyn med hjemmesiden og med de rejseudbydere, der omfattes af den foreslåede ordning. Disse forhøjede omkostninger vil efter lovforslaget alt andet lige ende hos de rejseudbydere, der indbetaler et administrativt bidrag til Fonden.

I den forbindelse skal det understreges, at Rejsegarantifondens driftsbudget siden tilsynsmodellens indførelse løbende er steget med den konsekvens, at det årlige administrationsbidrag, som rejseudbyderne pålægges ligeledes er steget til et niveau i dag, hvor denne udgift for et gennemsnitlig rejsebureau faktisk er højere end de

udgifter et rejsebureau normalt har til ekstern revision. Til eksempel er udgifterne i det faste administrationsbidrag det seneste år alene steget med mere end 30 % for et gennemsnitligt rejsebureau, en stigning der desværre forventes delvist gentaget i år.

Edelig skal det understreges, at der heller ikke i lovforslaget er taget højde for de enkelte rejseudbyderes individuelle merudgifter ved den foreslåede ordning. Udgifterne hertil må ligeledes forventes at antage en betydelig størrelse afhængig af, hvilke funktioner og faciliteter, der skal implementeres for at sikre en løbende opfølgning og kontrol med de registrerede køb på Rejsegarantifondens hjemmeside.

Håndhævelse og garantistillelse

Håndteringen af konkursdækningen vil betyde, at Rejsegarantifonden ligeledes skal føre tilsyn med, om alle rejseudbydere stiller den korrekte garanti, set i forhold til de flybilletter der er solgt samt de passagerer, der har valgt at købe konkursdækning hos Rejsegarantifonden.

Såfremt rejseudbyderens hjemmeside og Rejsegarantifondens hjemmeside ikke kommunikerer, vil det være umuligt at håndtere ordningen uden at de administrative omkostninger forhøjes for både Fonden og rejseudbyderne.

Det fremgår af forslaget, at rejseudbydere som omfattes af lovens § 20 er forpligtede til at lade sig registrere. Såfremt rejseudbyderen herefter ikke overholder lovens bestemmelser, kan Rejsegarantifonden som sanktion vælge at lade rejseudbyderen afregistrere.

En afregistrering udgør imidlertid kun en sanktion, såfremt virksomheden allerede er registreret. Hvis dette ikke er tilfældet, er det uafklaret i forslaget, hvilke beføjelser Rejsegarantifonden har.

Dette bør afklares, idet ordningen efter DRF's opfattelse ellers ikke vil virke efter hensigten, såfremt det viser sig, at udenlandske virksomheder undlader at lade sig registrere.

Det fremføres herudover i forslaget, at Rejsegarantifonden har mulighed for at anlægge et civilt søgsmål mod en virksomhed, hvis et forhold ikke bringes i orden. Efter DRF's mening bør det uddybes, hvordan et sådant civilt søgsmål forventes at foregå i praksis.

Følgende er i det nuværende forslag uafklaret:

- Det bør afklares, om Rejsegarantifonden skal anlægge et anerkendelsessøgsmål vedr. flyselskabets manglende overholdelse af loven.
- Det bør samtidig afklares, om Rejsegarantifonden kan anlægge søgsmålet mod en udenlandsk virksomhed i Danmark eller, om sagen skal anlægges ved virksomhedens hjemting.
- Hvis søgsmålet skal anlægges i udlandet, bør det undersøges, hvad Rejsegarantifondens omkostninger for at føre sådanne sager kan estimeres til.
- Hvis Rejsegarantifonden får medhold i et anerkendelsessøgsmål, men den udenlandske virksomhed forsat ikke bringer forholdet i orden, bør det endvidere afklares, hvad Fonden i så tilfælde skal gøre.
- Endeligt bør det afklares, hvorledes de forventelige betydelige udgifter til håndhævelse skal finansieres. Såfremt det forventes at skulle opkræves via administrationsbidraget vil der være tale om at man pålægger rejseudbyderne endnu flere omkostninger. Det vil desuden vil være konkurrenceforvridende for pakkerejsearrangørerne, hvis de skal finansiere omkostningerne hertil.

Det er uafklaret i forslaget, hvornår en passager kan vælge at købe konkursdækning til en flybillet. Hvis flyselskabet ikke er registreret, vil det være vanskeligt at argumentere for, at kunden kan tilkøbe en konkursdækning.

Hvis flyselskabet er registreret, men ikke har stillet den fornødne garanti, bør kunden i princippet kunne købe konkursdækningen, men det vil samtidig medføre, at Rejsegarantifonden og dermed staten kommer til at dække tabet, hvis flyselskabet går konkurs.

Det faktum, at Rejsegarantifonden skal offentliggøre og informere om, hvilke virksomheder der overholder gældende regler, og hvilke virksomheder der ikke gør, ændrer ikke på, at ordningen i vid udstrækning vil blive uoverskuelig for både forbrugerne, Rejsegarantifonden og rejseudbyderne.

Lovforslagets manglende behandling af Rejsegarantifondens tilsynsproblematik omkring garantistillelse

Det fremgår af lovforslaget under afsnit 3.4 om differentieret garantistillelse for flycharterrejseydelser, at retsstillingen for den såkaldte almindelige garantistillelse ikke berøres i lovforslaget, idet man uden nærmere begrundelse herfor blot konstaterer, at behandlingen af denne problemstilling øjensynligt vil være mere fordelagtig at håndtere ved en fremtidig implementering af det nye pakkerejsedirektiv.

Dette er yderst beklageligt henset til, at netop denne problemstilling ubetinget er rejsebranchens største udfordring for så vidt angår byrder og hindringer for erhvervslivet.

Henset til, at det af kommissoriet netop fremgår at der skal foretages et grundigt analysearbejde af *rejsegarantifondsområdet* samt den omstændighed, at DRF gentagne gange under udvalgsarbejdet har betinget vigtigheden af at adressere denne problemstilling er det helt uacceptabelt, at man så at sige parkerer denne problemstilling ved blot at henvise til en fremtidig implementering af en anden lovgivning.

Hertil kommer, at Erhvervs og Vækstministeriets departementschef i brev af 2. juni 2014 til DRF foranlediget af DRF's bekymringer om den manglende fokusering på dette problem i udvalgsarbejdet, gjorde opmærksom på at; *"...det er en kompliceret og teknisk problem stilling, som fortjener en grundig behandling og som vi i ministeriet, i samarbejde med Rejsegarantifonden, vil se nærmere på"*.

Med lovforslaget i dets nuværende udformning er denne analyse beklageligvis ikke gennemført. Der er i den forbindelse ingen tegn på at den kommende implementering af et revideret pakkerejsedirektiv vil ske inden for den nærmeste fremtid. Adskillige medlemslande har således nedlagt længerevarende undersøgelsesforbehold overfor direktivet i dets bestående form, og det nuværende formandsskab har ikke revisionen som et prioriteret område, så alt tegner på, at der kan gå flere år, før den nationale implementering bliver aktuel.

Loven har siden revisionen i 2004 opereret med nogle på forhånd fastsatte nøgletal, der oprindeligt var fastlagt for at blive anvendt af tilsynet som indikatorer for, om et rejsebureaus økonomiske forhold udgør en særlig risiko for, at fonden vil lide et tab.

Det skal understreges, at der alene skulle opkræves forhøjet garanti, hvis det blev lagt til grund, at der var særlig risiko for, at Rejsegarantifonden ville lide tab som følge af, at den pågældende rejsearrangør drev sin virksomhed på et økonomisk uforsvarligt grundlag.

Tilsynet har sidenhen taget en for branchen uheldig drejning kendetegnet ved, at fonden ikke længere tager udgangspunkt i de tre nøgletal fra 2004 revisionen, men derimod med henvisning til lovens § 13 løbende opfinder og indfører nye nøgletal og stiller nye yderligere krav, der ikke er en del af forudsætningerne for ændringen i 2004.

Statistikken taler ligeledes sit eget sprog, og understreger med al ønskelig tydelighed at tilsynets krav ikke er proportionale. Til eksempel kan det konstateres, at andelen af rejsearrangører, der er underlagt kravet om forhøjet garantistillelse, og dermed af Rejsegarantifonden forudsættes at drive virksomhed på et økonomisk uforsvarligt grundlag, de sidste 7 år er steget til at udgøre mere end en fjerdedel af de registrerede rejsebureauer, hvilket svarer til en stigning på 107 %.

Danske rejsebureauer udgør ganske enkelt ikke en sådan risiko. I perioden 2009-2012 har der alene været 18 konkurser blandt rejsebureauer, hvilket svarer til 4,5 konkurser per år, hvilket igen svarer til ca. 0,7 % af de registrerede rejseudbydere i Rejsegarantifonden.

Der er ganske enkelt ikke sammenhæng mellem de faktisk indtrådte konkurser på 0,7 % og den stigning i kravene fra tilsynet på 107 % svarende til, at mere end 26 % af alle registrerede rejseudbydere stiller forhøjet garanti.

Lægger man dertil de rejseudbydere, der er på overvågningslisten oveni, medfører det, at omtrent 55 % af alle registrerede rejseudbydere er underlagt skærpede krav enten i medfør af forhøjet garanti eller hyppigere afrapporteringer til Rejsegarantifonden.

Til trods for at så mange rejsebureauer i perioden med økonomisk krise blev mødt med mere eller mindre berettigede krav om at skulle afgive yderligere likviditet i form af forhøjede garantistillelser til Rejsegarantifonden, har det faktisk ikke medført yderligere konkurser.

Det understreger med al tydelighed, at der ikke er grundlag for at stille så byrdefulde garantikrav til rejsearrangørerne, og at der dermed er et ubetinget behov for at ændre på reglerne og standardisere rammerne for tilsynets funktion.

DRF har under udvalgsarbejdet fremsendt konkrete løsningsforslag til, hvordan denne problematik kan løses uden at gå på kompromis med forbrugerbeskyttelsen, samtidig med at man sikrer et fornuftigt vækstgrundlag for branchen fremadrettet.

DRF skal på baggrund af ovenstående på det kraftigste anmode om, at arbejdet med denne for branchen særdeles vigtige og byrdefulde problematik ikke afventer en forventelig implementering, uden et nærmere konkretiseret tidspunkt, men derimod iværksættes straks. Den danske rejsebranche kan ganske enkelt ikke være tjent med, at der ikke gennemføres en omlægning af Rejsegarantifondens tilsyn nu.

Specifikke bemærkninger

Lovteksten pkt. 9, § 9 a

Af § 9a fremgår det, at Rejsegarantifonden kan opkræve de fornødne midler i forbindelse med den nye ordning fra både rejseudbydere og flyselskaber. Da det alene er enkeltsalg af en flybillet, som omfattes af den ordning, er det DRF's opfattelse at rejsearrangører, der sælger pakkerejser, ikke bør bidrage til etablering og drift af den nye konkursdækning.

Pkt. 1 Lovforslagets formål og baggrund

Det fremgår af første afsnit, at kunder skal tilbydes konkursdækning. Det bør præciseres, hvilke subjekter det er hensigten at dække med forslaget.

Pkt. 3.1 Præcisering af lovens rækkevidde

I sidste afsnit under dette punkt fremføres det, at der ikke sker en ændring i forholdene for formidlere. Det bør afklares, hvad dette har af betydning. Efter DRF's mening er det yderst vigtigt at medtage alle forhold vedrørende formidlere af flybilletter, som har taget et gyldigt agentforbehold, da det er uafklaret, hvordan loven forholder sig til disse formidlere.

Pkt. 3.2 Tilbud om konkursdækning

Det foreslås, at Rejsegarantifonden skal sælge konkursdækningen direkte til den rejsende. Det bør undersøges, om Rejsegarantifonden har tilladelse hertil, idet det bør afklares, om det vil anses som forsikringsvirksomhed.

Pkt. 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det fremgår af andet afsnit, at den nye ordning vil være en administrativ lettelse for erhvervslivet. Dette er efter DRF's opfattelse langt fra korrekt, henset til det ovenfor anførte for så vidt angår de mange uafklarede forhold omkring, hvordan den centrale hjemmeside skal implementeres.

Den nye ordning vil alt andet lige medføre forhøjede økonomiske omkostninger for rejseudbydere i et endnu uvist, men bestemt ikke ubetydeligt omfang, idet det i sidste ende er det administrative bidrag til Fonden, der skal hæves for at finansiere alle de ekstraomkostninger, den foreslåede løsningsmodel måtte indebære.

Dertil kommer de udgifter, rejseudbydere må forventes at skulle bruge på at implementere løsningen i egne systemer samt det ekstra ressourceforbrug, man må forvente at skulle bruge for at følge op på, hvilke forbrugere, der måtte have købt konkursdækningen og dermed krydstjekke disse med Rejsegarantifondens oplysninger.

Henset til ovenstående og den omstændighed, at lovforslaget i dets nuværende udformning vil medføre ekstraomkostninger også for de rejseudbydere, der alene udbyder pakkerejser, bør man, for at imødegå lovforslagets konkurrenceforvridende konsekvenser, som minimum sikre, at prisen for konkursdækningen afspejler de faktiske ekstraomkostninger, Rejsegarantifonden påføres både risikomæssigt og administrativt som følge af lovforslaget.

I sidste afsnit angives det, at lovforslaget indeholder en fritagelse for rejseudbydere, som årligt har mindre end 25.000 afrejsende passagerer fra danske lufthavne. Det bør afklares, om hensigten er at undtage alle rejseudbydere; rejsebureauer og flyselskaber.

Pkt. 8. Forholdet til EU-retten

DRF mener ikke at det er korrekt, når det anføres, at lovforslaget ikke indeholder EU-retlige aspekter. Der er tale om, at man udvider loven til også at omfatte andre virksomheder end dansk etablerede, samtidig med at etableringsbegrebet bibeholdes. Dette er efter DRF's opfattelse et EU-retligt aspekt, som bør undersøges nærmere.

Til nr. 3

Det fremgår af andensidste afsnit, at charterrejsende ikke medregnes i mindstegrænsen på 25.000 passagerer. Det er uklart, hvad der menes hermed. Tilsvarende gør jo sig gældende på et rutefly, hvor en stor del af de rejsende, der tilbagelægger transporten i et sådant rutefly netop gør dette som en del af en pakkerejse.

Det bør derfor uddybes, hvad der menes med bemærkningen og samtidig sikres, at der ikke forskelsbehandles mellem passagerer på et chartret fly og et rutefly, så længe der er tale om en pakkerejse.

I den forbindelse bemærkes, at det i dag er helt normalt, at der på charterfly er en række passagerer, ofte 10 % eller mere af flyets kapacitet, der udelukkende har købt flybillet og således ikke vil nyde beskyttelse efter reglerne om pakkerejser. Dette forhold, bør der ligeledes tages højde.

Herudover bør det tydeligt defineres, hvornår der er tale om henholdsvis transit og transfer passagerer.

Til nr. 9

Som det fremgår ovenfor, er de økonomiske konsekvenser ved lovforslagets praktiske gennemførelse ikke undersøgt nærmere, og det er DRF's vurdering, at det utvivlsomt vil have betydelige omkostninger at etablere den påtænkte ordning.

DRF er på den baggrund meget forundret over, hvordan man kan nå frem til et estimat på mellem 300.000 og 1.5 mio. kroner i etableringsudgifter uden overhovedet at have forholdt sig til, hvad den pågældende hjemmeside i praksis skal kunne håndtere, og ikke mindst, hvordan den skal kunne kommunikere med rejseudbydere.

Hertil kommer, at lovforslagets estimat udelukkende er relateret til etableringsomkostninger og således glimrer i sit fravær af et realistisk estimat, der tillige tager højde for Rejsegarantifondens omkostninger til den daglige drift og opfølgning af ordningen, herunder ikke mindst udgifterne til at håndhæve ordningen i det omfang, garantikravene skal forfølges ved civile søgsmål i udlandet.

Bilag 1


I § 3 efter den gældende formulering fremgår det: "stk. 1. Som rejseformidler anses enhver, der i eget navn (...)". Dette må være en fejl.

Som det fremføres ovenfor ser DRF adskillige udfordringer og uafklarede forhold, som der bør tages stilling til fra styrelsens side.

Såfremt der ønskes en uddybning af ovenstående, står DRF naturligvis til rådighed herfor.

Med venlig hilsen

DANMARKS REJSEBUREAU FORENING


Laura Frovin Frederiksen
Juridisk Konsulent


Jakob Hahn
Afdellingschef



30. september 2014

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Att.: pol@kfst.dk

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

DI's bemærkninger til forslag til ændring af lov om en rejsegarantifond

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har med brev af 2. september 2014 anmodet DI om bemærkninger til ovennævnte forslag til ændring af lov om rejsegarantifond.

DI har ved flere lejligheder advokeret for en afregulering af den nuværende danske særregel for konkurssikring "flight only", jf. blandt andet DI's produktivitetspanels anbefalinger. Det blev heri påpeget, at det bør være i regeringens fokus, at danske virksomheder ikke stilles ringere i konkurrencen i et internationalt fungerende erhverv. En gennemlæsning af den nyligt offentliggjorte rapport fra det udvalg under Erhvervs- og Vækstministeriet, der har analyseret forskellige løsningsmodeller, viser med al tydelighed det uholdbare i nationale særregler for et internationalt baseret erhverv.

Regeringen har med det foreliggende forslag lanceret en løsningsmodel, der ikke har været analyseret i ovennævnte ekspertudvalg. Denne model, der vil fastholde tilstedeværelsen af en dansk særregel, synes stærkt problematisk, hvilket blandt andet påpeges i Brancheforeningen Dansk Luftfart's og DI Transport's høringsvar, som vi i øvrigt henviser til.

DI er meget bekymrede over forslagens potentielle negative effekt på den internationale tilgængelighed, der er så afgørende for dansk erhvervsliv og dermed det danske vækstgrundlag. Der er derfor et påtrængende behov for en grundig konsekvensanalyse af forslaget.

DI skal derfor opfordre til, at lovforslaget ikke fremsættes i Folketinget før, dets konsekvenser er fuldt oplyst. Vi anbefaler, at branchens aktører indkaldes til at gennemføre en grundig og objektiv konsekvensanalyse af forslaget, hvorefter regeringen kan træffe beslutning om næste skridt.

Med venlig hilsen

Lars Hammer-Jespersen
Chefkonsulent

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR: 16 07 75 93

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Danish Aviation

**Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby**

Att:: pol@kfst.dk

Brancheforeningen Dansk Luftfart's og DI Transport's bemærkninger til forslag til ændring af lov om en rejsegarantifond

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen sendte den 2. september 2014 et forslag til ændring af lov om rejsegarantifond i høring. Lovudkastet følger efter, at et bredt sammensat udvalg under Erhvervs- og Vækstministeriet siden efteråret 2013 har arbejdet med forskellige modeller for ændring af den gældende lov.

Med lovforslaget lancerer regeringen en ny løsningsmodel for konkurssikring "flight only", der ikke har været genstand for egentlige drøftelser i ovennævnte udvalg. Udvalget har kun fået lejlighed til at tilkendegive sine umiddelbare synspunkter. Det finder vi dybt beklageligt, idet en konsekvensanalyse i udvalget ville have afdækket de mange problematiske effekter, som det konkrete forslag indebærer.

Regeringens hensigt med modellen er at udvide dækningen til flere forbrugere ved at forpligte alle luftfartsselskaber med afgang fra danske lufthavne og med mere end 25.000 passagerer årligt til at lade sig registrere i Rejsegarantifonden, hvorigennem der skal stilles konkursgaranti for den del af selskabets omsætning, der omfattes af loven.

De rejseudbydere, der er omfattet af loven, skal samtidig henvise til en central hjemmeside, hvorfra kunden med et mindre bidrag (pt. 20 kr.) kan købe konkursdækning af Rejsegarantifonden.

Forskellen i forhold til den nuværende ordning er, at man forsøger at omfatte luftfartsselskaber, der ikke er etableret i Danmark gennem præciseringen af, at loven gælder for alle luftfartsselskaber med afgang fra danske lufthavne og med mere end 25.000 årlige passagerer. Kundens tilkøb skal fremover finde sted på en central hjemmeside administreret af Rejsegarantifonden, og ikke som nu via det enkelte selskabs bookingproces.

Der er fortsat tale om en dansk særordning.

Generelle bemærkninger

Af de almindelige bemærkninger til forslaget fremgår det, at lovgiver vurderer, at lovændringen er hensigtsmæssig, fordi den "på den ene side sikrer en god beskyt-

telse og på den anden side ikke pålægger de erhvervsdrivende administrative byrder, der overstiger forbrugernes efterspørgsel”.

BDL og DI Transport er uenig i denne vurdering. Vi finder ikke, at der er dokumentation for, at modellen vil kunne levere den hensigtsmæssige balance mellem forbrugerbeskyttelse og erhvervslivets vilkår. Tværtimod identificerer vi nedenfor en række u hensigtsmæssigheder ved forslaget, der betyder, at danske luftfartsvirksomheder fortsat vil blive fastholdt i en forringet konkurrenceposition samtidig med at de administrative byrder i praksis forøges.

Vi er også bekymrede for, at håndhævelsesudfordringerne med en dansk særordning i et internationalt baseret erhverv vil forringe Danmarks attraktivitet som luftfartsland og dermed den internationale tilgængelighed, der er så afgørende for dansk erhvervsliv. Vores vurdering er, at forslaget vil være direkte kontraproduktivt i forhold til de mange ressourcer, der anvendes for at styrke Danmarks internationale tilgængelighed. Der mangler således sammenhæng til regeringsgrundlagets målsætning om at bevare og udvikle Københavns Lufthavns rolle som knudepunkt.

Forslaget vil efter BDL og DI Transport's opfattelse ikke virke efter hensigten, men vil tværtimod have overvejende negative konsekvenser. Blandt de væsentligste er:

Forslaget fastholder danske særregler i en branche, der skal konkurrere i et internationalt konkurrenceudsat marked.

I modsætning til pakkerejseordningen, der bygger på et EU-direktiv, er der ingen andre lande i EU endside globalt, der har indført tilsvarende ordninger. Med forslaget underkender regeringen reelt det faktum, at der har været ret begrænset interesse for den nuværende ordning. Tilkøbet har i gennemsnit omfattet ca. 150.000 dækninger årligt eller mindre end 2 % af de passagerer, der har haft mulighed for tilkøb.

Forslaget modarbejder de mange initiativer for høj international tilgængelighed til Danmark.

Ordningen vil skabe nye administrative byrder og barrierer for luftfartsselskaber, der måtte ønske at operere på danske lufthavne. Blandt initiativer, der vil blive modarbejdet er Global/Copenhagen Connected, vækstplaner og den offensive turismedagsorden herunder den nye turismelov. Der er tale om initiativer, der modtager skattefinansieret støtte.

De praktiske håndhævelsesudfordringer vil være uproportionalt store

Ordningen skal håndhæves blandt mere end 70 internationale luftfartsselskaber, hvor Danmark for fleres vedkommende blot er en marginal del af den samlede forretning. Hvis man ikke følger reglerne, bliver der tale om retssager og i yderste konsekvens – at man i praksis forbydes flyvning fra danske lufthavne. Det vil bringe Danmark på kollisionskurs med mange vigtige samhandelspartneres luftfartsselskaber, og vil skabe et billede af Danmark som et luftfartsfjendtligt land.

- De danske rejseudbyderes udgifter til finansiering af Rejsegarantifonden vil forøges voldsomt
 Modellen vil kraftigt øge Rejsegarantifondens administrations- og tilsynsomkostninger. Fonden skal fremover løbende kontrollere internationale selskabers regnskaber, indhente fortrolige økonomiske informationer oplyst (ofte under andre revisions- og regnskabsmæssige praksisser), opkræve administrationsbidrag, indhente garantistillelser og evt. kræve forhøjede garantier – og det hele vejen fra New York over Karachi til Singapore mv. Det bliver svært, og i det omfang det ikke lykkes, vil omkostningerne blive overvæltet på de danske rejseudbydere, der så stilles endnu ringere i konkurrencen. Mange af de udenlandske selskaber, der nu skal kontrolleres, er børsnoterede i deres respektive hjemlande. Rejsegarantifonden udsættes dermed for nye risici, f.eks. erstatningsansvar i forbindelse med håndteringen af fortrolige data.

- Forslaget negligerer, at luftfart og rejsebranche i dag fungerer på helt andre præmisser end tidligere
 Konkurrencen om kunderne er ekstremt hård og med meget smalt differentieringsgrundlag, nemlig pris. Omkostninger og administrative byrder er helt afgørende parametre i rejseudbyderes beslutninger om marked og lokalisering. Endvidere er salgsmønstre markant anderledes. For eksempel bygger forslaget implicit på den forudsætning, at rejsende køber returrejser. Men i dag er langt de fleste short haul rejser solgt som enkeltrejser (også selv om der er tale om en tur/retur rejse). Den forandring udfordrer i høj grad praktikken bag forslaget.

- Potentiel konflikt med internationale konventioner
 Det kan ikke udelukkes, at modellen vil være i strid med internationale konventioner, bl.a. Chicago-konventionen og Open Skies aftaler. Specielt den såkaldte Open Skies agreement mellem USA og EU kan være af afgørende betydning. Visse effekter af forslaget kan tolkes som et forsøg på tekniske handelshindringer og diskrimination af udenlandske virksomheder, hvis byrde bliver relativt større. Det er i modstrid med aftalens principper. Det må forventes, at globale organisationer som IATA vil rejse dette spørgsmål overfor den danske regering.

De ovenfor nævnte forhold er alvorlige og bør tages seriøst. Synspunkterne understøttes af nedenstående konkrete bemærkninger til forslagets enkelte punkter.

Bemærkninger til konkrete punkter i forslaget:

Dækning og registreringspligt

Det fremgår af lovens § 5 a, at dækningsområdet vedrørende flytransport er private rejsende, samt at rejseudbydere, der udbyder flytransport, skal gøre kunden opmærksom på muligheden for at tilkøbe konkursdækning. Det fremgår til gengæld ikke, hvorledes det vil blive sikret, at rejser, der er købt i erhvervsøjemed, ikke kan tilkøbe konkursdækningen. Hvis en sådan situation kan forekomme, vil luftfartsselskabet/rejseudbyderen blive afkrævet garantistillelse for forhold, der ligger udenfor lovgivningens objekt. Det vil således være en naturlig forventning, at der opstilles

barrierer, der sikrer imod at luftfartsselskabet/rejseudbyderen ikke belastes økonomisk for forhold, der ligger udenfor lovens dækningsområde.

Det fremgår af lovens § 21, at Rejsegarantifonden ikke dækker rejseydelser, der er markedsført og solgt i udlandet. Det fremgår endvidere af tilføjelsen i § 20 samt bemærkningerne til nr. 3, at dækningen begrænses til passagerer, der påbegynder deres rejse fra en dansk lufthavn. Det fremgår endvidere af samme bemærkning, at transit- og transferpassagerer falder udenfor lovens anvendelsesområde. Der er efter BDL og DI Transport's opfattelse flere indbyggede konflikter i disse sammenhænge. Lovgivningen tager således ikke højde for, at købsadfærd og transaktionsmønstre ikke længere består af traditionelle returbilletter og/eller en sammensat rejse på et rejsebevis. Tværtimod sælges langt de fleste flyrejser som enkeltrejser og på samme måde sammenstykker kunden ofte sin sammensatte rejse ved køb af flere enkeltbilletter.

For eksempel kan en rejse fra Aalborg over København, men med Tokyo som slutdestination, sammenstykes på flere måder. Hvis den købes med SAS, vil den manglende dækning af transferdelen betyde, at kunden kan dækkes på benet fra Aalborg til København, men ikke fra København til Tokyo, netop fordi transferpassagerer ikke kan omfattes. Hvis rejsen sammensættes med Norwegian som operatør fra Aalborg til København, vil der på den ene side også være tale om transfer i København, men samtidig vil der være tale om to enkelttransaktioner med afgang fra dansk lufthavn, hvor kunden så eventuelt må tilkøbe to separate dækninger. I et andet eksempel, vil en svensker (eller for den sags skyld en dansker), der i samme scenarier vil rejse fra Stockholm til København og herfra videre til Tokyo, ikke være dækket, hvis rejsen er købt og markedsført i Sverige, men vil derimod kunne dækkes på benet København – Tokyo, hvis rejsen er købt i Danmark.

En simpel rejse frem og tilbage mellem København og Bruxelles med to selskaber (SAS hhv. SN Brussels), der af gode grunde er købt som to enkeltbilletter, vil medføre, at udrejsen kan dækkes, men ikke returrejsen til København.

Et andet eksempel på uigennemsigtige forhold, er den situation, hvor en kunde selv sammensætter en rejse, hvori der indgår selskaber, der ikke beflyver danske lufthavne. Det kan for eksempel være København – Auckland over London med henholdsvis British Airways og Air New Zealand. I denne situation vil kunden kunne tilkøbe dækning mellem København og London, men ikke på den lange tur til Auckland. I det omvendte eksempel, altså med interling og code sharing mellem to selskaber på samme rejse (f.eks. SAS / Air New Zealand), men hvor der stadig er tale om enkelttransaktioner forudsætter, vi at resultatet er det samme som ovenfor.

Et tredje eksempel vedrører de såkaldte virtuelle luftfartsselskaber, altså den konstruktion hvor "markedsføreren" overfor markedet fremtræder som luftfartsselskab, men hvor selve flyvningen varetages af et luftfartsselskab på kontrakt med "markedsføreren". Såvel markedsfører som luftfartsselskab kan i den situation begge opfylde § 20-kriterierne for registreringspligt. Det bør således afklares, hvem der i den givne situation er registreringspligtig.

Ovennævnte er kun nogle få eksempler på forhold, der demonstrerer uhensigtsmæssigheden i at udforme nationale særregler for et erhverv, der fungerer på internationale betingelser. De mange undtagelser gør samtidig dækningen helt uigenomsigtig for forbrugeren. Rejsegarantifonden vil også have store udfordringer med at informere kunden om de konkrete muligheder, såvel generelt som i købsituationen.

Alene disse forhold gør, at lovforslagets konsekvenser bør analyseres nøjere.

Minimumsbegrænsningen

Det foreslås med tilføjelsen til lovens § 20, at udenlandske luftfartsselskaber med mindre end 25.000 afrejsende passagerer fra danske lufthavne, af proportionalitetshensyn ikke skal være registreringspligtige i Rejsegarantifonden. Det angives endvidere, at transit- og transferpassagerer skal undtages fra ordningen. Det angives endvidere i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, at charterrejsende ikke skal medregnes i mindstegrænsen.

Det er uklart, hvilke kriterier lovgiver har anvendt til at fastsætte denne grænse. Men vi forudsætter, at lovgiver med de to eksplicit nævnte undtagelser (jf. ovenfor) definerer mindstegrænsen som luftfartsselskabets totale antal passagerer i et år fratrukket summen af evt. passagerer på charterflyvninger og transit-/transferpassagerer på selskabets flyvninger fra danske lufthavne.

Det er BDL og DI Transport's opfattelse, at andre forhold også bør indregnes, hvis der skal arbejdes med minimumsgrænser. For eksempel vil det være uproportionalt, hvis mindstegrænsen indregner andre passagersegmentet end de passagerer, der er lovgivningens objekt. Den sondring har lovgiver jo allerede foretaget ved at friholde charterpassagerer og transit-/transferpassagerer. Derfor bør et selskabs erhvervsrejsende kunder heller ikke indgå. Et andet forhold er, at visse selskaber kun opererer i dele af året, f.eks. i feriesæsonen, hvor koncentrationen af privatrejsende er høj, men hvor det årlige passagervolumen vil ligge under mindstegrænsen.

Det er endvidere i visse situationer uklart, hvorledes det afgøres, om et ikke-dansketableret selskab er registreringspligtig i fonden. For eksempel: Hvordan skal en ny operatør uden aktuelle danskrelaterede passagerdata håndteres? Hvordan skal selskaber, der fra år til år har passagertal, der varierer over og under mindstegrænsen håndteres?

Minimumsgrænsens størrelse kan efter vores opfattelse ikke fastlægges, før der gives svar på ovenstående spørgsmål.

Garantistillelse

Størrelsen af de registrerede selskabers garantistillelser, skal ifølge forslaget bygge på oplysninger fra Rejsegarantifonden til selskabet, fordi Rejsegarantifonden administrerer den centrale hjemmeside, og dermed som den eneste part tilføres de data, der bestemmer det omfattede salg.

Denne proces afføder flere spørgsmål:

Hvordan sikres det, at Rejsegarantifondens data om det enkelte luftfartselskabs eksponering opfylder de regnskabsmæssige og revisionsmæssige krav, som luftfartsselskabet er underlagt? Dokumentation vil endvidere skulle honorere mange forskellige landes krav.

Hvordan sikres det, at forholdet mellem tilkøb og faktisk afrejste passagerer afstemmes og valideres? Dette forudsætter en løbende udveksling af informationer mellem luftfartsselskab og Rejsegarantifond og dermed nye administrative processer og systemudviklinger. Dataudvekslingen skal samtidig opfylde revisionsmæssige krav. Dataudvekslingen kompliceres endvidere af, at det ifølge bemærkningerne til lovforslaget skal være muligt at købe konkursdækning i op til 48 timer efter selve rejsekøbet.

I de tilfælde, hvor der fra Rejsegarantifondens side kræves øget konsolidering af selskabet og/eller stilles krav om forhøjet garanti, vil det stille fonden over for store udfordringer, fordi opfølgningen for ikke-dansketablerede selskabers vedkommende skal gennemføres over hele verden.

Ovenstående rejser spørgsmålet om, hvordan det kan sikres, at alle virksomheder, uanset om de er dansk-etablerede eller udenlandsk-etablerede, behandles ens og uden diskrimination. Dette spørgsmål bør også afklares.

Kontrol, håndhævelse og straf

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget, at præciseringen af lovens rækkevidde betyder, at udenlandsk etablerede virksomheder vil omfattes af Rejsegarantifondsloven. I udvalgsrapporten bemærkes det dog eksplicit, at håndhævelsesmulighederne i forhold til udenlandsk-etablerede udbydere vil være omstændige, og at der derfor kan opstå ulige konkurrence i forhold til danske flyselskaber.

Vi er af den opfattelse, at udfordringerne med at håndhæve de danske særregler på internationalt plan vil være så besværlige og ressourcetunge, at den konkurrencemæssige skævvridning, der allerede eksisterer under den nuværende lovgivning, vil fortsætte og muligvis forstærkes.

Dette skyldes, at Rejsegarantifonden på globalt plan og overfor mere end 60 luftfartsselskaber med forskellige sprog, kulturer og processer, vil skulle håndhæve og tilsikre 1) disses registrering i fonden, 2) betaling af administrationsbidrag, 3) fastlæggelse, betaling og validering af garantistillelser, 4) føre løbende tilsyn med selskabets / koncernens økonomi, 5) evt. stille krav om øget konsolidering og/eller forhøjet garantistillelse samt sikre, at disse effektueres.

Dertil kommer, at luftfartsselskabets manglende efterlevelse vil lede til forsøg på inddrivelse, civile søgsmål, politianmeldelse, bøde og fængselsstraf, afregistrering i fonden og et følgende forbud mod at gennemføre rejser fra dansk lufthavn. Hvad angår sidstnævnte, må afregistrering fra fonden i henhold til bestemmelserne i § 8,

stk. 1 og 2 betyde, at man fra dansk side vil kunne tage skridt til at forbyde udenlandsk-etablerede selskaber at udbyde og sælge rejseydelser. Altså i praksis et forbud mod at medtage passagerer fra dansk territorium. Det står dog ikke klart, om et sådant forbud begrænses til forbrugere, eller om det er tiltænkt at omfatte samtlige passagerer. I begge tilfælde indebærer det en betydelig myndighedsopgave.

Men i praksis vil dette skulle gennemføres overfor luftfartsselskaber fra en række af Danmarks økonomiske samarbejdspartnere med de bilaterale konflikter og konsekvenser, det måtte indebære. Alternativet til disse udfordringer er naturligvis, at man fra dansk side i praksis vælger at opgive eller lempe håndhævelsen, hvor de viser sig vanskelige at effektuere. Men resultatet er derved en fastholdelse af status quo og dermed fortsat diskrimination af dansk-etablerede selskaber.

Henvisning til den centrale hjemmeside

Udvikling af den centrale hjemmeside skal ifølge lovforslaget finansieres af de virksomheder, der er registrerede i fonden. De virksomheder, der på nuværende tidspunkt er registreret i fonden under den nuværende lovgivning, kan således afskrive de udviklingsomkostninger, man har haft til egne bookingplatforme og validerings-systemer mv.

Samtidig skal virksomhederne gennemføre nye ændringer i bookingsystemerne for at leve op til det nye krav om henvisning til den centrale hjemmeside. Udover de administrative byrder, som dette medfører, vil en række spørgsmål skulle afklares, herunder:

Forslagets nye § 5a, stk 2, pålægger rejseudbydere, der udbyder flyrejser, at gøre kunden opmærksom på muligheden for at vælge konkursdækning i Rejsegarantifonden på en klar og tydelig måde. Selve lovteksten angiver således ikke formatet, mens det i bemærkningerne anføres, at henvisningen skal påføres rejsebeviset i lighed med det nuværende krav. Hvis sidstnævnte er intentionen, bør det stå klart i selve lovteksten. Men lovgiver bør være opmærksom på, at et "rejsebevis" i dag optræder i mange forskellige formater. Rejseudbydere, der udbyder flyrejser, vil derfor blive pålagt at gennemføre systemtilpasninger på mange platforme. For eksempel anvender flere og flere luftfartsselskaber i dag apps, der integrerer de forskellige faser i rejseforløbet. Altså booking, betaling, check-in, boarding pass mv.. Den samlede administrative byrde er derfor, i modsætning til betragtningerne i lovforslagets bemærkninger, betydelige.

Det angives endvidere ikke, hvilke(t) sprog henvisningen skal præsenteres på. Men da lovens sigte er danske forbrugere, forudsættes det, at lovgivers hensigt er, at kommunikeret på dansk eventuelt suppleret med et hovedsprog. For udbydere, der ikke er danske, vil det medføre betragtelige byrder.

Det anføres i bemærkningerne, at forslaget (i medfør af § 20) kun omfatter passagerer, der påbegynder deres afrejse (rejse?) fra en dansk lufthavn. Samtidig fastslår lovens § 21, stk 1, at Rejsegarantifonden ikke dækker rejseydelser, der er markedsført og solgt i udlandet.

Vi forudsætter, at sidstnævnte betyder, at rejseydelser, der er markedsført/solgt fra ikke-danske IP-adresser, ikke kan omfattes af fondens dækning. Det vil som sådan afgrænse rejseudbydernes byrde vedrørende henvisninger til den centrale hjemmeside, hvilket er positivt. Omvendt er effekten af denne begrænsning, at en meget stor andel af rejserne fra danske lufthavne, fortsat ikke vil omfattes af fondens dækning.

Hvis lovgiver omvendt fastlægger, at kriteriet om afrejse fra danske lufthavne gælder uanset dansk eller udenlandsk IP-adresse, vil alle luftfartsselskaber med afgang fra danske lufthavne skulle foretage omfattende ændringer i deres systemer. Det skyldes blandt andet, at langt de fleste flyrejser i dag som nævnt sælges som enkeltbilletter. Det vil for eksempel betyde, at når en kunde booker billetter med Czech Airlines på de to ben PRG-CPH og CPH-PRG, der typisk vil ske fra tjekkisk IP-adresse og som to enkeltbilletter, skal kunden kun tilbydes dækning på CPH-PRG. Det vil komplicere systemtilpasningen og dermed byrden for rejseudbyderen. Dækningsområdet vil samtidig være uigennemsigtigt for forbrugeren. Uigennemsigtheden vil være gældende i mange rejsekombinationer udover de allerede nævnte.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

I bemærkningerne til forslaget nedtones de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. BDL og DI Transport mener ikke, at der er belæg for denne optimisme. Hvis administration og håndhævelse udføres som foreslået, vil Rejsegarantifondens omkostninger stige markant. Da disse omkostninger finansieres af erhvervet, må det forventes, at erhvervet pålægges nye og markante økonomiske byrder.

Afsluttende bemærkninger:

Samlet set er det foreliggende forslag dybt problematisk. Omkostningerne – i bred forstand – til at opnå en tvivlsom forbedring af forbrugerbeskyttelsen vil være så store, at forslaget på ingen måde opfylder proportionalitets-kriteriet. Forslaget vil, såfremt det gennemføres, være totalt uigennemsigtigt for forbrugerne, der i mange situationer reelt set ikke vil have overblik over dækningens omfang. Forslaget vil heller ikke kunne sikre den konkurrencemæssige ligestilling mellem dansk-etablerede og udenlandsk-etablerede rejseudbydere. Tværtimod vil forslaget formentlig have den konsekvens, at dansk-etablerede luftfartsselskaber stilles endnu dårligere i konkurrencen end under de nuværende regler. Endnu værre er den langsigtede konsekvens for dansk erhvervsliv, der højst sandsynlig vil opleve forringet tilgængelighed til og fra de internationale markeder.

BDL og DI Transport har længe argumenteret for, at den danske særregel blev afreguleret og har i stedet anbefalet, at man fra dansk side lagde vægten på at opnå et EU-baseret regelsæt, f.eks. i forbindelse med den igangværende revision af pakke-rejsedirektivet.

Den vej har regeringen desværre ikke ønsket at følge i første runde, men har i stedet fået udarbejdet nærværende forslag til ændring af lov om en rejsegarantifond. BDL og DI Transport er naturligvis enig i, at forbrugerbeskyttelse er vigtig. Men beskyttelsen skal være proportional. Det er i den forbindelse vigtigt at fremhæve, at der allerede eksisterer en række foranstaltninger, der tilbyder en vis beskyttelse mod flyselskabers konkurs, herunder køb på kreditkort, hjemrejsedækning på familieforsikringen og mulighed for skattefradrag over et vist bagatelniveau.

På baggrund af ovenstående opfordrer BDL og DI Transport hermed til, at den planlagte fremsættelse af forslaget stilles i bero indtil videre. I stedet bør branchens aktører indkaldes til at gennemføre en grundig og objektiv konsekvensanalyse af forslaget, hvorefter regeringen kan træffe endelig beslutning om næste skridt.

Vi står naturligvis til rådighed for videre drøftelser.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport
Direkte: 33 77 46 72

CC: Trafikstyrelsen og Transportministeriet