



Til lovforslag nr. L 67

Folketinget 2014-15

Betænkning afgivet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 26. marts 2015

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond

(Dækning af tab ved køb af flyrejser i tilfælde af rejseudbydere konkurs m.v.)

[af erhvervs- og vækstministeren (Henrik Sass Larsen)]

1. Ændringsforslag

Erhvervs- og vækstministeren har stillet 17 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 12. november 2014 og var til 1. behandling den 28. november 2014. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og erhvervs- og vækstministeren sendte den 3. september 2014 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2013-14) ERU alm del – bilag 335. Den 12. november 2014 sendte erhvervs- og vækstministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget. Erhvervs- og vækstministeren har stillet ændringsforslag om en anden ordning for konkursdækning af flyrejsendes udgifter end den i lovforslaget foreslåede model. Et udkast til ændringsforslag har forinden været sendt i høring, og erhvervs- og vækstministeren sendte den 4. februar 2015 dette udkast til udvalget. Erhvervs- og vækstministeren sendte den 11. marts 2015 høringssvar til udvalget og den 19. marts 2015 et notat herom.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra Rejsearrangører i Danmark og Rejsegarantifonden.

Erhvervs- og vækstministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Rejsearrangører i Danmark mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 3 spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret med undtagelse af 1 spørgsmål, som forventes besvaret inden 2. behandling af lovforslaget.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (udvalget med undtagelse af LA) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Venstres medlemmer af udvalget bemærker følgende:

Lovforslaget skal adressere det problem, at der samlet set er langt færre rejseudbydere, der er omfattet af reglerne om konkursdækning, end det oprindeligt var tænkt. Og dermed er der langt færre forbrugere, der kan få dækket deres udgifter i tilfælde af flyselskabers konkurs.

Derfor blev der nedsat et udvalg, der skulle se på, hvordan ordningen kunne ændres, så den igen fungerede efter hensigten, nemlig høj forbrugerbeskyttelse i tilfælde af flyselskabers konkurs. Det oprindelige lovforslag byggede på anbefalingerne fra et flertal i dette udvalg. Dette flertal bestod af repræsentanter fra ministerier og styrelser. Til gengæld kunne hverken rejsebranchen, forbrugerorganisationerne eller selve Rejsegarantifonden støtte forslaget. Ifølge dem ville forslaget medføre væsentlige administrationsbyrder både for rejseudbydere og for Rejsegarantifonden. Reglerne for forbrugere ville endvidere blive mere uigennemskuelige, og den forbrugerbeskyttende effekt ville derfor være forsvindende lille. Derfor støttede Venstre ikke lovforslaget ved 1. behandlingen, men opfordrede i stedet regeringen til at genoptage drøftelserne med parterne. Rejsegarantifondens bestyrelse tilbød at påtage sig opgaven med at finde en løs-

ning, der kunne fungere mere hensigtsmæssigt for alle parter.

Rejsegarantifondens bestyrelse har nu udarbejdet et forslag til en løsningsmodel for konkursdækning af flyrejsende, som hele bestyrelsen kan stå bag. Denne model for konkursdækning af flyrejsende er blevet omsat til ændringsforslag. Ændringsforslagene går bl.a. ud på følgende:

Der indføres et passagerbidrag på 2 kr. pr. afrejst passager, der flyver med flyselskaber fra en dansk lufthavn til en destination uden for Danmark. Midlerne vil gå til opbygning af en fond, der administreres af Rejsegarantifonden. Fonden skal dække hjemtransport for alle passagerer, der har en hjemrejsebillet til en dansk lufthavn, hvis deres flyselskab går konkurs under rejsen.

Ændringsforslagene har været i høring, og det ser ud til, at de relevante parter er positivt stemt over for lovforslaget. Derfor stemmer Venstre for ændringsforslagene og for lovforslaget.

Enhedslistens medlemmer af udvalget bemærker, at dette lovforslag i virkeligheden tager sit udgangspunkt i beslutningsforslag nr. B 117, som Enhedslisten fremsatte i folketingsåret 2012-13. Formålet med beslutningsforslaget var at sikre en bedre forbrugerbeskyttelse ved konkurser i rejsebranchen, især ved flyselskabers konkurs. Der skulle således ifølge Enhedslistens beslutningsforslag indføres en obligatorisk ordning gældende for alle flyrejser og flyselskaber, der flyver fra en dansk lufthavn. Enhedslisten foreslog dengang, at der skulle opkræves 5 kr. pr. billet.

Beslutningsforslaget førte til nedsættelse af en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter for hele rejsebranchen – herunder flyselskaberne og Rejsegarantifonden. Arbejdsgruppen nåede ikke til enighed om ret meget.

Alligevel fremsatte erhvervs- og vækstministeren dette lovforslag, der i sit indhold lå langt fra Enhedslistens oprindelige intention med beslutningsforslag nr. B 117. Enhedslisten opfordrede derfor ved 1. behandlingen ministeren til igen at gå i dialog med branchen om at ændre på lovforslaget og meddelte derfor, at Enhedslisten ville forbeholde sig sin indstilling til lovforslaget.

Enhedslisten glæder sig over, at ministeren rent faktisk genoptog dialogen med rejsebranchen og flyselskaberne. Og Enhedslisten glæder sig over de ændringer til lovforslaget, som nu foreligger. Ændringsforslagene, som helt forandrer det oprindelige lovforslag, betyder, at lovforslaget nu ligger meget tættere på Enhedslistens beslutningsforslag nr. B 117 fra 2013.

Således bliver der nu tale om en obligatorisk ordning, hvor bidraget opkræves sammen med flybilletten. Den kommer til at gælde alle flyselskaber, der flyver ud af Danmark, alle flyrejser med udgangspunkt i en dansk lufthavn. Det er en væsentlig forbedring af forbrugerbeskyttelsen ved flyselskabers konkurs og ophæver i realiteten Østre Landsrets dom fra den 4. juli 2012, hvor Norwegian Air ikke blev anset for at være omfattet af reglerne om konkurssikring, da selskabet ikke havde et fysisk salgskontor i Danmark.

Enhedslisten glæder sig i den forbindelse ligeledes over, at mindstegrænsen på 25.000 passagerer, før et selskab er

omfattet af lovforslaget, er fjernet i den »nye udgave« af lovforslaget.

Det er dog en mangel ved lovforslaget, at konkurssikringen ikke dækker indenrigsflyrejser. Når man medtænker, at en del af baggrunden for Enhedslistens beslutningsforslag nr. B 117 var Cimber Airs konkurs i 2008, som ramte en hel del indenrigspassagerer, burde lovforslaget også omfatte indenrigsflyrejser.

Enhedslisten tillader sig endvidere at gøre sig lystig over det beløb på 2 kr. pr. afrejst passager, som vil blive opkrævet i passagerbidrag til opbygning af den nye »flyrejsefond«. I betragtning af at Enhedslisten blev skoset noget for sit oprindelige forslag om 5 kr. i passagerbidrag, fordi det ville tage rigtig mange år at opbygge en flyrejsefond med det beløb, kan det undre, at branchen og ministeren nu finder, at 2 kr. er nok. Enhedslisten finder, at der her er taget et alt for vidtgående hensyn til flyselskaberne og rejsearrangørerne, og har da også stillet spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren om tidshorizonten for opbygningen af flyrejsefonden.

Enhedslisten konstaterer dog, at det er muligt for flyrejsefonden at låne i »pakkerejsefonden«, hvis ikke der skulle være dækning ved et flyselskabs konkurs, inden fonden er opbygget.

Alt i alt konstaterer Enhedslisten, at lovforslaget med de ændringer, som ministeren har foreslået, nu ligger meget tættere på Enhedslistens oprindelige beslutningsforslag nr. B 117, som gav anledning til udvalgsarbejdet og dette lovforslag.

Enhedslisten havde helst set, at de foreslåede passagerbidrag på 2 kr. og 4. kr. blev ændret til henholdsvis 5 kr. og 10 kr., og at indenrigsrejserne også var blevet omfattet af den foreslåede ordning for konkursdækning af flyrejsende. Da der imidlertid ikke er et flertal herfor og lovforslaget med de stillede ændringsforslag i øvrigt trækker i den rigtige retning, vil Enhedslisten stemme for lovforslaget og de af erhvervs- og vækstministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (LA) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *erhvervs- og vækstministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af LA):

Til § 1

1) Før nr. 1 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 1, stk. 1, indsættes i 2. pkt. efter »§ 21«: », og når en kunde har indgået aftale om en rejseydelse med en udbyder af flytransport«.

[Konsekvensændring som følge af ændringsforslag nr. 5]

2) Efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»02. Overskriften før § 3 affattes således:

»Rejseudbydere, formidlere og udbydere af flytransport«
[Teknisk korrektion]

3) Nr. 4 affattes således:

»4. I § 3, stk. 1, indsættes efter »eller sælger«: »de i § 2, stk. 1, nr. 1-3, nævnte«.

[Konsekvensændring som følge af ændringsforslag nr. 5]

4) Efter nr. 4 indsættes som nyt nummer:

»03. I § 3 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Som udbyder af flytransport anses enhver, der i eget navn udbyder eller sælger flytransport, medmindre denne virksomhed alene udøves lejlighedsvis.«

[Som følge af ændringsforslag nr. 5 foretages en separat definition af udbydere af flytransport]

5) Nr. 5 affattes således:

»5. § 5 a, stk. 1, affattes således:

»Når en kunde har indgået en aftale om en rejseydelse, der udelukkende omfatter flytransport, jf. § 2, stk. 1, nr. 4, er kunden dækket i henhold til stk. 2 og 3, såfremt rejsen er påbegyndt og kunden har et gyldigt hjemrejsedokument til en dansk lufthavn. Indenrigsflyvninger og rejseydelser omfattet af § 2, stk. 1, nr. 1-3, er ikke omfattet af bestemmelsen. Rejsegarantifonden skal tilbagebetale flykonkursbidrag, der er opkrævet fra indenrigsflyvninger, til udbydere af flyrejser og flykonkursbidrag, der er opkrævet fra flytransport, som efterfølgende er anvendt som element i en af de § 2, stk. 1, nr. 1-3, nævnte rejseydelser, til rejseudbydere.«

[Konsekvensændring som følge af nyt dækningsområde]

6) Nr. 6 udgår, og i stedet indsættes som nye numre:

»6. § 5 a, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

04. I § 5 a, stk. 3, der bliver bliver stk. 2, ændres »rejseudbyders« til: »udbyder af flytransport«.

05. § 5 a, stk. 4, der bliver stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Fonden kan endvidere yde en kunde en godtgørelse for en ikkepåbegyndt forudbetalt rejse fra en dansk lufthavn til en udenlandsk destination, forudsat at der er tilstrækkelige midler i flyrejsefondskassen efter afholdelse af de i stk. 2 omtalte udgifter. Såfremt der ikke er tilstrækkelige midler i flyrejsefondskassen til at dække ikkepåbegyndte forudbetalte rejser fuldt ud, foretages en forholdsmæssig

økonomisk dækning af kundens tab. Godtgørelsen fratrækkes 1.000 kr. pr. rejse.«

06. I § 6 ændres »§§ 5 og 5 a« til: »§ 5«.

07. I § 6 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Anmodning fra kunden om godtgørelse i henhold til § 5 a skal fremsættes over for Rejsegarantifonden inden rimelig tid, dog senest 6 måneder efter at rejseydelsen er afsluttet eller det er åbenbart, at rejseydelsen ikke vil blive gennemført.«

08. I § 8, stk. 3, ændres »stk. 4-7« til: »stk. 4 og 5«.

09. I § 8, stk. 4, ændres »§§ 5 og 5 a« til: »§ 5«.

010. I § 8, stk. 5, udgår »dog stk. 6 og 7 og«.

[Tekniske konsekvensændringer og ændringer som følge af nyt dækningsområde]

7) Nr. 7 og 8 udgår, og i stedet indsættes:

»7. § 8, stk. 6 og 7, ophæves.

Stk. 8-10 bliver herefter stk. 6-8.«

[Konsekvensændring som følge af den nye finansieringsmodel]

8) Efter nr. 8 indsættes som nyt nummer:

»011. § 9 affattes således:

»§ 9. Rejsegarantifonden er én juridisk enhed, hvis formue regnskabs teknisk er opdelt i to fondskasser, en pakke-rejsefondskasse vedrørende de i § 2, stk. 1, nr. 1-3, nævnte rejseydelser og en flyrejsefondskasse vedrørende den i § 2, stk. 1, nr. 4, nævnte rejseydelse. De to fondskasser opgøres separat, men der kan under visse omstændigheder optages lån mellem fondskasserne, jf. § 9 c.«

[Præcisering og regnskabs teknisk etablering af to fondskasser]

9) Nr. 9 udgår.

[Konsekvensændring som følge af nyt dækningsområde]

10) Nr. 10 affattes således:

»10. Efter § 9 indsættes i kapitel 3:

»§ 9 a. Rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere af rejseydelser omfattet af § 2, stk. 1, nr. 1-3 skal betale et administrationsbidrag til pakkerejsefondskassen til finansiering af pakkerejsefondskassens og ankenævnets driftsudgifter. Bidragets størrelse fastsættes af Rejsegarantifondens bestyrelse og godkendes af erhvervs- og vækstministeren.

Stk. 2. Rejsegarantifondens bestyrelse kan fastsætte, at rejseudbydere og formidlere for en udenlandsk rejseudbyder af de i § 2, stk. 1, nr. 1-3, nævnte rejseydelser skal betale et bidrag til pakkerejsefondskassen pr. deltager i en rejseydelse, der er omfattet af pakkerejsefondskassens dækning, jf. §

5. Bidragets størrelse fastsættes af Rejsegarantifondens bestyrelse og godkendes af erhvervs- og vækstministeren.

Stk. 3. Pakkerejsefondskassens formue fastsættes af fondens bestyrelse og godkendes af erhvervs- og vækstministeren.

§ 9 b. Udbydere af flytransport, jf. § 3, stk. 4, vil blive opkrævet et bidrag på 2 kr. pr. afrejsende fra en dansk lufthavn til en udenlandsk destination. De indkomne bidrag vil indgå i flyrejsefondskassen under Rejsegarantifonden til dækning af ydelser omfattet af stk. 5 og § 5 a.

Stk. 2. Flyrejsefondskassen er fuldt opbygget, når fondskassen har opnået en størrelse af 100 mio. kr. Bidragsopkrævning vil herefter blive sat i bero, jf. dog stk. 3 og 4.

Stk. 3. Såfremt flyrejsefondskassen efter at have opnået en størrelse af 100 mio. kr. på grund af konkurs hos udbydere af flytransport kommer under 75 mio. kr., vil bidraget, jf. stk. 1, blive genaktiveret, indtil fondskassen igen opnår en størrelse af 100 mio. kr. Bidragsopkrævningen vil herefter blive sat i bero.

Stk. 4. Såfremt flyrejsefondskassen på grund af konkurs hos udbydere af flytransport kommer under 25 mio. kr., vil bidraget, jf. stk. 1, blive forøget til 4 kr., indtil fondskassen opnår en størrelse af 100 mio. kr. Bidragsopkrævningen vil herefter blive sat i bero.

Stk. 5. Omkostninger til administration af ordningen for flykonkursdækning skal udelukkende afholdes af flyrejsefondskassen.

§ 9 c. Der kan optages lån mellem de to fondskasser, hvis der ikke er tilstrækkelige midler i den tabspåførte fondskasse til at opfylde dennes forpligtelser. Lån mellem fondskasserne kan i særlige tilfælde kræves indfriet umiddelbart. Lån optaget af flyrejsefondskassen kan ikke anvendes til at dække forudbetalinger, jf. § 5 a, stk. 3. Lån mellem fondskasserne skal godkendes af erhvervs- og vækstministeren.«

[Konsekvensændring som følge af den nye finansieringsmodel, dækningsområde og fondsopbygning]

11) Efter nr. 10 indsættes som nyt nummer:

»**012.** I § 10, stk. 1, 2. pkt., ændres »3 de i fonden registrerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere« til: »2 medlemmer de i fonden registrerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere, 1 medlem repræsenterer udbydere af flytransport,«

[Ændring, som sikrer udbydere af flytransport repræsentation i Rejsegarantifondens bestyrelse]

12) I den under nr. 11 foreslåede ændring af § 15 ændres »§ 8, stk. 5 og 6,« til: »§ 8, stk. 5,«

[Konsekvensændring som følge af den nye finansieringsmodel]

13) Nr. 12 udgår.

[Konsekvensændring, som følge af at gældende lovs § 5 a, stk. 2, foreslås ophævet, jf. ændringsforslag nr. 6]

14) I den under nr. 13 foreslåede ændring af § 17, stk. 1, ændres »§ 8, stk. 5 og 6 « til: »§ 8, stk. 5«.

[Konsekvensændring som følge af den nye finansieringsmodel]

15) Nr. 14 og 15 affattes således:

»**14.** I § 23, stk. 2, ændres »stk. 3-7« til: »stk. 3-5«.

15. I § 25, stk. 1, nr. 1, udgår »§ 5 a, stk. 2 og«

[Konsekvensændringer]

Til § 2

16) Datoen »1. januar 2016« ændres til: »1. juli 2015.«

[Ny ikrafttrædelsesdato]

17) Som *stk. 2* indsættes:

»*Stk. 2.* Kunder, som har indgået en aftale om en rejseydelse, der udelukkende omfatter flytransport, jf. § 2, stk. 1, nr. 4, og som har et gyldigt hjemrejsedokument til en dansk lufthavn, har ret til at blive hjemtransporteret efter ikrafttrædelsen af denne lov. Kunder, der har tilkøbt Rejsegarantifondens konkursdækning før lovens ikrafttrædelse, men først rejser efter lovens ikrafttrædelse, vil have de rettigheder, som følger af den tilkøbte konkursdækning.«

[Præcisering af overgangsbestemmelser for lovens ikrafttræden]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det foreslås, at fonden forpligtes til at yde kunder bistand i henhold til de nye regler om flytransport jf. ændringsforslag nr. 5, når kunden har indgået en aftale om de nævnte rejseydelser i lovens § 2, stk. 1, nr. 4.

Til nr. 2

I ændringsforslag nr. 5 adskilles dækningen for flytransport fra dækningen af andre rejseydelser, og Rejsegarantifonden opdeles i to forskellige kasser – en pakkerejsefondskasse og en flyrejsefondskasse.

Pakkerejsefondskassen omfatter pakkerejser, rejseydelser, der omfatter transport og indkvartering, som er aftalt med samme rejseudbyder eller formidler, men som ikke er omfattet af pakkerejser, og transport og anden turismæssig ydelse, som ikke har en varighed over 24 timer, men har en samlet pris på over 1.000 kr., jf. § 2, stk. 1, nr. 1-3.

Flyrejsefondskassen omfatter flytransport, jf. § 2, stk. 1, nr. 4.

Som konsekvens af ovenstående ændres overskriften, så udbydere af flytransport udskilles fra andre rejseudbydere.

Til nr. 3

Lovforslagets § 1, nr. 4, indeholdt en udvidelse af lovens dækningsområde til ligeledes at omfatte udenlandske flyselskaber, der leverer flytransport med mere end 25.000 årligt afrejsende passagerer fra lufthavne i Danmark.

Det foreslås, at lovforslagets § 1, nr. 4, udgår og erstattes, med ændringsforslag nr. 5, hvorefter udbydere af flytransport udskilles fra de øvrige rejseudbydere og -formidlere.

Som konsekvens heraf præciseres det i § 3, stk. 1, at bestemmelsen omhandler de i § 2, stk. 1, nr. 1-3, omfattede rejseydelser og ikke flytransport jf. § 2, stk. 1, nr. 4.

Til nr. 4

Med ændringen af loven i 2010 blev Rejsegarantifondens dækningsområde udvidet. Det blev således obligatorisk for dansk etablerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere, som sælger bl.a. flyrejser, at være registreret i Rejsegarantifonden og at tilbyde forbrugeren dækning fra Rejsegarantifonden.

Det foreslås, at alle udbydere af flytransport, der i eget navn udbyder eller sælger flytransport, defineres særskilt.

Til nr. 5

Efter gældende lovgivning kan kunden ved indgåelse af en aftale om en rejseydelse til privat brug vælge dækning af Rejsegarantifonden. Hvis en kunde vælger at tilkøbe konkursdækning, sker dette ved betaling til rejseudbyderen, som viderebetaler bidraget til fonden.

Det foreslås i ændringsforslaget, at alle erhvervs- og privatrejsende mod dokumentation af et gyldigt hjemrejsedokument til en dansk lufthavn har ret til vederlagsfrit at blive transporteret til rejsedokumentets danske slutdestination. Rejsegarantifonden skal som udgangspunkt alene afholde udgifterne til hjemtransporten. Såfremt hjemtransport ikke er mulig inden for rimelig tid, skal Rejsegarantifonden yde godtgørelse i form af passende overnatningsmuligheder og andre væsentlige fornødenheder. Rejsegarantifondens bestyrelse fastlægger som hidtil retningslinjerne for, hvordan begreberne »rimelig tid« og »væsentlige fornødenheder« skal tolkes.

Ønsker en kunde ikke at blive hjemtransporteret på det tidspunkt, som Rejsegarantifonden har arrangeret, taber kunden retten til hjemtransport. Hjemrejsetidspunkt tidligere end det planlagte tidspunkt kan ikke give anledning til krav mod Rejsegarantifonden, selv om der er tale om en afkortning af rejsen.

Ordnningen dækker hverken indenrigsflyvninger, eller rejseydelser som nævnt i § 2, stk. 1, nr. 1-3. Rejsegarantifonden skal tilbagebetale flykonkursbidrag, der er opkrævet fra de nævnte indenrigsflyvninger, eller rejseydelser til flyselskaberne eller rejseudbydere.

Til nr. 6

Ad nr. 6 og 04

Ændringsforslag nr. 5 indeholder en obligatorisk ordning, hvormed alle med et gyldigt hjemrejsedokument til en dansk lufthavn omfattes af loven. Som konsekvens heraf udgår lovforslagets § 1, nr. 6.

Endvidere foreslås det, at hele § 5 a, stk. 2, ophæves som følge af den nye obligatoriske dækningsordning, jf. ændringsforslag nr. 5.

§ 5 a, stk. 3, bliver herefter til § 5 a, stk. 2.

Ad nr. 05

Efter gældende lovs § 5 a, stk. 4, kan fonden yde kunder, der har købt en flyrejse og garantidækning, en rimelig godtgørelse for tab, der skyldes en rejseudbyders økonomiske forhold.

gørelse for tab, der skyldes en rejseudbyders økonomiske forhold.

Det foreslås, at bestemmelsen præciseres således, at fonden skal yde en godtgørelse til kunder for ikkepåbegyndte forudbetalte enkelt- og returflyrejser fra en dansk lufthavn, såfremt der er tilstrækkelige midler i flyrejsefondskassen efter afholdelse af udgifter til hjemtransport af kunder med hjemrejsedokument.

Det foreslås endvidere, at der indføres en selvrisko på 1.000 kr. pr. kunde pr. ikkepåbegyndt forudbetalt rejse. Rejse skal forstås som en sammenhængende rejse med en eller flere flyrejser bestilt ved samme transaktion.

Er der ikke midler nok i flyrejsefondskassen til at dække ikkepåbegyndte forudbetalte rejser fuldt ud, vil der ske en forholdsmæssig økonomisk dækning af kundens tab.

Ad nr. 06

I nr. 07 foreslås særskilte fristregler for de i § 2, stk. 1, nr. 4, nævnte rejseydelser. Som konsekvens heraf foreslås henvisningen i § 6, stk. 1, ændret, idet dækning efter de hidtidige fristregler i § 5 a ikke længere finder anvendelse.

Ad nr. 07

Hvis der ikke er midler nok i flyrejsefondskassen, skal der opgøres en forholdsmæssig økonomisk dækning, jf. det foreslåede nr. 06. For at Rejsegarantifonden endeligt kan opgøre tabet og muligheden for at godtgøre forudbetalte rejser, foreslås det i ændringsforslaget, at der etableres en særskilt bestemmelse vedrørende frister for fremsættelse af krav, for så vidt angår flytransportdelen i henhold til § 5 a. Der vil således være en kortere anmeldelsesfrist for dækning af tab for flytransport. Baggrunden for den kortere frist er, at der typisk er tale om simple ydelser, og at omkostningerne skal opgøres, før det kan afgøres, om forudbetalinger kan dækkes.

Ad nr. 08

Konsekvensændring, som følge af at gældende lovs § 8, stk. 6 og 7, om garantistillelse ophæves.

Ad nr. 09

Der er tale om en konsekvensændring, som følge af at udbydere af flytransport, jf. § 2, stk. 1, nr. 4, ikke længere skal registreres i fonden.

Ad nr. 010

Konsekvensændring, som følge af at gældende lovs § 8, stk. 6 og 7, om garantistillere ophæves.

Til nr. 7

Det foreslås med ændringsforslag nr. 4, at udbydere af flytransport, jf. det foreslåede § 3, stk. 4, undtages fra registreringspligten til Rejsegarantifonden, og at rejseudbydere ikke skal stille garanti for disse rejseydelser, i det omfang de er købt separat – det vil sige, at de ikke indgår som en del af de i § 2, stk. 1, nr. 1-3, nævnte rejseydelser.

Det er foreslået i lovforslagets § 1, nr. 7, at »billeje i udlandet formidlet af dansk udbyder« i den gældende lovs § 2, stk. 1, nr. 5, ophæves.

Som konsekvens af ovenstående foreslås det, at § 8, stk. 6, ophæves, da dette henfører til garantistillelse af flytransport og billeje.

Til nr. 8

Det foreslås præciseret i § 9, at Rejsegarantifonden er én juridisk enhed, som har én formue. Derudover foreslås det, at der rent regnskabs teknisk etableres to fondskasser. En fondskasse skal dække de kunder, der har købt de i § 2, stk. 1-3, omfattede rejseydelser, som allerede er omfattet efter gældende lovgivning (pakkerejsefondskassen). Derudover etableres en fondskasse, der dækker kunder, der har købt flytransport, jf. § 2, stk. 1, nr. 4, (flyrejsefondskassen).

Fondskasserne er separate, og formuen er regnskabs teknisk opdelt i to fondskasser.

I de tre foreslåede bestemmelser §§ 9 a-9 c, jf. ændringsforslag nr. 10, fastlægges de nærmere regler for opbygningen af flyrejsefondskassen og lånemulighederne fondskasserne imellem.

Til nr. 9

Med ændringsforslag nr. 10 skabes der en obligatorisk ordning for flytransport, hvor der indbetales 2 kr. for alle afrejsende kunder. Der er derfor ikke længere tale om, at kunden skal tilbydes at tilkøbe konkursdækning. § 9, stk. 3, foreslås derfor ophævet. Ophævelsen omfatter såvel lovforslagets ændring af § 9, stk. 3, som gældende lovs § 9, stk. 3.

Til nr. 10

Ad den foreslåede § 9 a

Det foreslås, at den eksisterende § 9 med visse præciseringer bliver ny § 9 a, jf. bemærkningerne til ændringsforslag nr. 8.

Det præciseres i stk. 1, at bestemmelsen finder anvendelse for de i § 2, stk. 1., nr. 1-3, nævnte rejseydelser. Endvidere præciseres det, at omkostninger til administration af ordningen udelukkende skal finansieres af pakkerejsefondskassen.

Det præciseres i stk. 2, at fastsættelse af denne del af fondens formue udelukkende kan anvendes til dækning af pakkerejsefondskassen. Rejseydelser omfattet af flyrejsefondskassen, jf. § 2, stk. 1, nr. 4, vil derfor ikke længere være omfattet af § 9 a, men af den foreslåede bestemmelse vedrørende udbydere af flytransport, jf. den foreslåede § 9 b.

Det præciseres i stk. 3, at det er Rejsegarantifondens bestyrelse, der fastlægger formuens størrelse, og at formuens størrelse skal godkendes af erhvervs- og vækstministeren.

Ad den foreslåede § 9 b

Ændringsforslaget indeholder en anden finansieringsmodel og dækning af flytransport end den, der er angivet i lovforslagets § 1, nr. 10.

Den foreslåede § 9 b indebærer, at udbydere af flytransport bliver forpligtet til at betale 2 kr. pr. afrejsende fra en dansk lufthavn med en udenlandsk destination. De opkrævede midler skal dække Rejsegarantifondens udgifter til hjemtransport af kunder med et gyldigt hjemrejsedokument til en dansk lufthavn, hvis det pågældende flyselskabs økonomiske forhold hindrer planmæssig hjemtransport, jf. ændringsforslag nr. 5.

Ydermere skal midlerne dække passende overnatningsmuligheder og andre væsentlige fornødenheder, såfremt en rejseudbyders økonomiske forhold nødvendiggør dette. En-

delig kan fondskassen yde godtgørelse for forudbetalte rejser, i det omfang der er tilstrækkelige midler i fondskassen efter afholdelse af udgifter til hjemtransport, jf. det foreslåede nr. 05 i ændringsforslag nr. 6.

Bidraget opkræves sammen med det safetybidrag, som Trafikstyrelsen allerede opkræver. Bidraget opkræves på vegne af Rejsegarantifonden, som forestår den videre administration. Rejsegarantifonden kompenserer Trafikstyrelsen for de administrative udgifter i forbindelse med opkrævning af bidraget.

Rejsegarantifondens nuværende formue er opbygget af bidrag fra udbydere af rejseydelser og de indkomne midler fra forbrugere, der har tilkøbt konkursdækning af flytransport. Det foreslås, at Rejsegarantifondens formue rent regnskabsmæssigt opdeles i to fondskasser, jf. ændringsforslag nr. 8. Rejsegarantifondens formue vil på lovens ikrafttrædelsestidspunkt blive fordelt i de to fondskasser svarende til de foretagne indbetalinger.

I stk. 2 foreslås det, at flyrejsefondskassen anses for at være fuldt opbygget, når den har en opnået en størrelse af 100 mio. kr., hvorefter opkrævningen af bidrag vil blive sat i bero.

I stk. 3 foreslås det, at såfremt flyrejsefondskassen, efter at have opnået en størrelse af 100 mio. kr., på grund af konkurs hos en udbyder af flytransport kommer under 75 mio. kr., vil bidraget blive genaktiveret, indtil fondskassen igen opnår en størrelse af 100 mio. kr.

I stk. 4 foreslås det, at såfremt fondskassens beholdning kommer under 25 mio. kr. på grund af konkurs hos en rejseudbyder af flytransport, vil bidraget blive genindført og forøget til 4 kr., indtil fondskassen igen rummer 100 mio. kr.

I stk. 5 foreslås det, at administration og driftsudgifter af flyrejsefondskassen vil fortsætte på samme vilkår, som finder anvendelse efter gældende lovs § 9, stk. 1, 2 og 4.

Etableringsudgifterne for flyrejsefondskassen skal udelukkende afholdes af denne fondskasse.

De almindelige løbende omkostninger til administration og driftsudgifter af ordningen kan årligt anløbe 0,5 mio. kr. Dette beløb kan årligt pristalsreguleres. Omkostningerne skal afholdes af flyrejsefondskassen.

Ad den foreslåede § 9 c

Det foreslås, at der indsættes en ny paragraf § 9 c, hvorved forholdene for lån imellem de to fondskasser fastlægges.

Ved tab i en fondskasse, som ikke kan rummes inden for fondskassens aktuelle størrelse, kan fondens bestyrelse tage lån i den anden fondskasse efter godkendelse af erhvervs- og vækstministeren. En godkendelse vil forudsætte, at der foreligger en plan for tilbagebetaling inden for en kort tidsramme.

Såfremt der er ydet lån fra den ene fondskasse til den anden fondskasse og den udlånende fondskasse efterfølgende påføres et tab som følge af en konkurs, som er større, end den kan dække med de resterende midler i fondskassen, kan det udestående lån kræves umiddelbart tilbagebetalt.

Såfremt der er tilstrækkelige midler i flyrejsefondskassen, dækkes også forudbetalinger for rejser, der endnu ikke er påbegyndt. Dog vil lån optaget i fondskassen vedrørende

pakkerejser alene kunne anvendes til at dække hjemtransport af rejsende, jf. ændringsforslag nr. 5, og vil således ikke kunne anvendes til at dække de omfattede kunders tabte forudbetalinger.

Lån optaget af pakkerejsefondskassen i flyrejsefondskassen kan benyttes til dækning af både hjemtransport og til forudbetalte rejser.

I det omfang, der påløber ekstraordinære administrative udgifter på flyrejsefondskassen, skal disse afholdes af denne fondskasse.

Såfremt et lån i den ene fondskasse ikke er stort nok til at dække tabet i den anden fondskasse, kan Rejsegarantifonden optage et banklån. Et banklån optaget af flyrejsefondskassen kan dog ikke bruges til at dække forudbetalinger. Hvis det vurderes uhensigtsmæssigt for Rejsegarantifonden at optage et banklån på markedsvilkår, kan erhvervs- og vækstministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg stille garanti for et lån optaget af Rejsegarantifonden. Dette princip er allerede gældende for Rejsegarantifonden efter den gældende lovs § 23, stk. 3.

Til nr. 11

Efter gældende lov består Rejsegarantifondens bestyrelse af 6 medlemmer. 3 af medlemmerne repræsenterer de i fonden registrerede rejseudbydere og formidlere for udenlandske rejseudbydere. De resterende 3 medlemmer repræsenterer kunderne.

Som konsekvens af ændringsforslag nr. 4 vil udbydere af flytransport ikke længere være registreringspligtige i Rejsegarantifonden.

Derfor ændres gældende lovs § 10 således, at de tre pladser, der på nuværende tidspunkt tilfalder repræsentanter for registrerede udbydere, nedsættes til to pladser, og at den sidste plads tildeles en repræsentant for udbydere af flytransport, jf. de i § 2, stk. 1, nr. 4, nævnte ydelser. De resterende tre pladser tilfalder stadig repræsentanter for kunderne.

Til nr. 12 og 14

Konsekvensændring, som følge af at gældende lovs § 8, stk. 6 og 7, om garantistillelse ophæves.

Trine Bramsen (S) Julie Skovsby (S) Anne Sina (S) Mette Reissmann (S) Karin Gaardsted (S) fmd. Thomas Jensen (S)
Ole Sohn (S) Ida Auken (RV) Nadeem Farooq (RV) Jeppe Mikkelsen (RV) Steen Gade (SF) Lisbeth Bech Poulsen (SF)
Frank Aaen (EL) Henning Hyllested (EL) Uffe Elbæk (ALT) Kim Andersen (V) Michael Aastrup Jensen (V)
Anne-Mette Winther Christiansen (V) nfm. Preben Bang Henriksen (V) Torsten Schack Pedersen (V)
Jakob Engel-Schmidt (V) Hans Christian Schmidt (V) Hans Christian Thoning (V) Hans Kristian Skibby (DF)
Dennis Flydtkjær (DF) Mette Hjermand Dencker (DF) Kim Christiansen (DF) Joachim B. Olsen (LA) Brian Mikkelsen (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Til nr. 13

Ændringsforslaget indeholder en konsekvensændring, som følge af at gældende lovs § 5 a, stk. 2, foreslås ophævet.

Til nr. 15

Lovforslagets § 1, nr. 14 og 15, henviser til en adskillelse mellem flyselskaber, der årligt har mere eller mindre end 25.000 afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn.

Med ændringsforslaget bibeholdes det eksisterende etableringsbegreb for de i § 2, stk. 1, nr. 1-3, nævnte rejseudbydere og formidlere, hvorfor gældende lov opretholdes og lovforslagets § 1, nr. 14 og 15, nyaffattes.

Ad nr. 14

Konsekvensændring som følge af, at gældende lovs § 8, stk. 6 og 7, om garantistillelse ophæves.

Ad nr. 15

Konsekvensændring som følge af, at gældende lovs § 5 a, stk. 2, foreslås ophævet.

Til nr. 16

Det forslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2015.

Til nr. 17.

Kunder, der er afrejst før den 1. juli 2015, men er i besiddelse af et gyldigt hjemrejsedokument til efter lovens ikrafttrædelse, vil blive omfattet af denne lovs regler uanset tilvalg af konkursdækning hos Rejsegarantifonden før lovens ikrafttrædelse.

Kunder, der er afrejst efter den 1. juli 2015, men har købt rejsen før den 1. juli 2015 og er i besiddelse af et gyldigt hjemrejsedokument til efter lovens ikrafttrædelse, vil blive omfattet af denne lovs regler uanset tilvalg af konkursdækning hos Rejsegarantifonden før lovens ikrafttrædelse.

Kunder, der har tilkøbt Rejsegarantifondens konkursdækning, før loven træder i kraft den 1. juli 2015, men først rejser efter lovens ikrafttrædelse, har de rettigheder, som de har købt via dækningen – dvs. ret til hjemtransport og fuld tilbagebetaling af forudbetalinger i tilfælde af et flyselskabs konkurs.

Socialdemokratiet (S)	47	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

Oversigt over bilag vedrørende L 67

Bilagsnr.	Titel
1	Høringsnotat og høringssvar, fra erhvervs- og vækstministeren
2	Henvendelse af 19/11-14 fra Rejsearrangører i Danmark
3	Henvendelse af 3/11-14 fra Rejsegarantifonden
4	Bilag tilbagetaget
5	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget fastsættes efter nytår
6	Forslag til ny tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Ændringsforslag i høring, fra erhvervs- og vækstministeren
8	Forslag til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
9	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
10	Høringssvar og høringssvar, fra erhvervs- og vækstministeren
11	Høringsnotat og ændringsforslag, fra erhvervs- og vækstministeren
12	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 67

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 19/11-14 fra Rejsearrangører i Danmark, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelsen af 3/11-14 fra Rejsegarantifonden, til erhvervs- og vækstministeren, og ministerens svar herpå
3	MFU spm. om, hvor lang tid det vil tage at opbygge fonden, henset til at der kun opkræves 2 kr. pr. rejsende, og at der ikke indgår indenrigsrejser, herunder, hvor mange midler der forventes at være opbygget i fonden årligt de kommende 10 år, til erhvervs- og vækstministeren og ministerens svar herpå