



Økonomi- og Erhvervsministeriet  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Att.: Krista Risgaard

Den 25. maj 2010

Vedrørende: Forslag til lov om midlertidig statsgaranti for udlån m.v.

Vi vil indledningsvis gerne udtrykke vores tilfredshed med ministeriets initiativ til at søge at afbøde nogle af de økonomiske konsekvenser af askeskyen i april.

Andre modeller og initiativer end det foreslåede kunne have været relevante at introducere i denne helt specielle situation, som er uden fortilfælde, og hvis økonomiske konsekvenser har været dramatiske for store dele af luftfarts- og rejsebranchen.

Vi tænker her bl.a. på, at der grundlæggende er noget ulogisk og inkonsekvent i, at politikerne først har udarbejdet et regelsæt, som pålægger luftfarts- og rejsearrangørerne et skærpet ansvar i forhold til de rejsende. Og dernæst, når der opstår utilsigtede konsekvenser af regelsættet, udarbejder en kautionsordning med statsgaranti for at afbøde generne heraf.

Den problematik bør politikerne forholde sig til og sammen med branchen adressere i et videre forløb (se til sidst i dette høringssvar).

Vedr. Lovforslaget

I forhold til det foreliggende lovforslag er det RIDs overordnede holdning, at en statsgaranteret låneordning ikke må virke diskriminerende og konkurrenceforvridende.

Det gælder for det første i forholdet mellem luftfartsselskaber og rejsearrangører. En delindustri må ikke favoriseres på bekostning af andre.

For det andet gælder det i forholdet mellem på den ene side sunde og veldrevne rejseudbydere og på den anden side virksomheder, hvis eksistensberettigelse og økonomiske robusthed allerede inden askeskyen var skrøbelig eller tvivlsom.

Det handler om fair konkurrence på fair og lige konkurrencevilkår.

Hvad angår lovforslaget, har vi følgende kommentarer til forslaget til tabsopgørelsen (§4):

Vedr: Tabsopgørelsens elementer

§4 stk. 2 litra 1 og 2 indeholder og sammenblander 2 parametre for henholdsvis sammenligningsperiode og meromkostninger. Litra 1 opererer således med 1. kvartal som sammenligningsperiode mens litra 2 anvender måneden før luftrummet var lukket. Samtidig opererer litra 1 med en fast sats for meromkostninger på 20%, mens litra 2 fordrer dokumenterbare nettomeromkostninger.

Sammenblandingen synes ubegrundet og uhensigtsmæssig. Bemærkningerne til lovforslaget indeholder da heller ikke en redegørelse for kombinationen; ej heller en beskrivelse af, hvorfor der foreslås en fast sats på 20% i litra 2.

For at give rejseudbyderne mulighed for at anvende det beregningsgrundlag, de både finder administrativt lettest, og som giver det mest retvisende billede af både omsætningstab og meromkostninger, foreslås, at rejseudbyderne bør kunne vælge periode og tabopgørelsesmetode.

Det betyder i praksis, at rejseudbyderne skal kunne vælge at lægge den gennemsnitlige daglige omsætning i 1. kvartal alternativt i måneden inden luftrummet lukning til grund for beregning af omsætningstab.

Tilsvarende bør rejseudbyderne kunne vælge, om de vil anvende en fast skabelonsats eller de realiserede nettomeromkostninger ved opgørelsen af det samlede tab.

Vedr: beregning af nettomeromkostninger

I bemærkningerne til lovforslaget er angivet eksempler på både meromkostninger og sådanne situationsspecifikke besparelser, som skal fratrækkes i bruttomkostningerne.

Hvad angår meromkostningerne er nævnt indkvartering og ekstra forplejning for strandede passagerer. For at få et mere uddybende billede af meromkostningerne bør tillige fremgå, at merudgifter til ekstraordinær hjemtransport af passagererne kan indgå i beregningen af meromkostninger.

Det kan eksempelvis være hjemtransport af strandede flyrejsende med bus fra sydlandske destinationer (eks. Algarve – Billund) eller bustransfer af danske flyrejsende, som er blevet transporteret hjem fra udlandet til andre nordiske lufthavne (eks. Stockholm – København).

Af andre situationsspecifikke meromkostninger kan nævnes ekstraordinære udgifter til destinationspersonale og destinationsdrift m.v. til at organisere og administrere indkvartering, forplejning, hjemtransport m.v. i "no fly" perioden.

### Vedr: Ordningens tidsmæssige udstrækning

Det fremgår af lovforslagets §4 stk. 1. og stk. 2, at der kun kan stilles garanti for lån i relation til omsætningstab i den periode, luftrummet var lukket – 15. til 21. april.

Imidlertid var omsætningen hos rejsearrangørerne også i dagene efter genåbningen af luftrummet stærkt påvirket af askeskyens "hærgen". I dagene umiddelbart efter luftrummet genåbning var der fortsat en vis usikkerhed om mulighederne for at kunne flyve i de efterfølgende uger, hvilket medførte en fortsat begrænset men dog stigende omsætning i "recovery" perioden.

Idet formålet med statsgarantiordningen er at afbøde generne af de af askeskyen skabte likviditetsproblemer, synes det derfor rimeligt, at perioden udstrækkes til også at omfatte nogen tid efter luftrummet genåbning. Eksempelvis kunne man i loven angive, at et dokumenteret omsætningsbortfald til og med 30. april (recovery perioden), ligeledes kan medregnes i tabsopgørelsen.

### Det fremtidige perspektiv

Det er på nuværende tidspunkt vanskeligt at vurdere, i hvilket omfang rejsebranchen vil gøre brug af den kommende garantiordning. Det afhænger bl.a. af den endelige udformning, hvor vi håber og forventer, at Ministeriet og Folketinget vil tage de ovenfor anførte betragtninger til efterretning.

Det er imidlertid vigtigt ikke at sætte lighedstegn mellem de økonomiske konsekvenser af askeskyen og den efterfølgende anvendelse af statsgarantiordningen.

Det forhold, at en flerhed af rejsearrangørerne i RID formentlig ikke vil gøre brug af den kommende statsgarantiordning, skyldes ikke, at arrangørerne kun i mindre omfang er blevet påvirket af askeskyen.

Pakkerejsearrangørerne har haft eller har forvaltet et udvidet ansvar for de rejsende; et ansvar for de rejsende, som i praksis har været mere vidtrækkende end luftfartsselskabernes, og som har indebåret betydelige, økonomiske byrder.

Det økonomiske fundament og finansielle beredskab har for manges rejsearrangørers vedkommende heldigvis været af en sådan beskaffenhed, at de har kunnet modstå likviditets- og omsætnings- og indtjeningspresset uden at skulle gøre brug af statsgarantien.

Det gør dog ikke byrderne mindre smertefulde!

Erfaringerne fra askeskyen tydeliggør således behovet for en snarlig drøftelse og afklaring af to helt centrale temaer:

#### 1. Rejseudbydernes skærpede ansvar

- Hvor langt går rejseudbydernes ansvar over for de rejsende i sådanne force majeure-lignende situationer?
- Er det rimeligt, at rejse- og luftfartsbranchen alene bærer risikoen for uforudsigelighed, uafværgelighed og Herrens gerninger?
- Hvor langt strækker det skærpede ansvar for de rejsende sig i denied boarding forordningen (261/2004) henholdsvis pakkerejseloven?
- Hvor langt strækker den juridiske omsorgspligt sig, og hvornår har rejseudbyderne alene en moralsk omsorgspligt?

#### 2. Forsikring af det skærpede ansvar

- Hvordan kan rejseudbyderne eller de rejsende gennem forsikring sikre sig mod uforudsete hændelser og afvigelser og de deraf afledte meromkostninger?
- Hvordan sikrer rejseudbyderne sig forsikringsmæssigt imod fremtidige askeskyer eller andre force majeure-lignende begivenheder?
- Hvilke muligheder har staten for at medvirke til etablering og opretholdelse af forsikringsordninger, der kan afbøde de økonomiske konsekvenser ved fremtidige force majeure-lignede hændelser?

Det er RIDs opfattelse, at disse to temaer for den samlede rejse- og luftfartsbranche har afgørende betydning for branchens mulighed for fremadrettet at videreudvikle sig med et lovgrundlag, en driftsstabilitet og et omkostningsniveau, som kommer både de rejsende, selskaberne og samfundet som helhed til gode.

Vi vil derfor gerne benytte lejligheden til at advokere for en snarlig optagelse af drøftelser af de to temaer mellem rejse- og luftfartsbranchen og de relevante myndigheder samt andre relevante aktører.

Såfremt Ministeriet har spørgsmål til ovenstående eller på anden måde ønsker branche-foreningens medvirken i det videre forløb, medvirker vi naturligvis gerne.

Med venlig hilsen  
REJSEARRANGØRER I DANMARK

Henrik Specht  
Generalsekretær

**Fakta:**

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

Disse arrangører sendte i 2009 ca. 1 million personer på ferie med fly ud af Danmark, og repræsenterer således ca. 85% af samtlige, danske charterrejser.

Formand: Administrerende direktør Peder Hornshøj, Bravo Tours  
Generalsekretær: Henrik Specht

Se [www.rejsearrangorer.dk](http://www.rejsearrangorer.dk)