

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Erhvervs- og Vækstministeriet
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 2. marts 2015
SAGSNR.: 2015 - 443
ID NR.: 336841

ptr@kfst.dk + lhh@kfst.dk

Høring - over ændringsforslag til L 67 forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond (dækning af tab ved køb af flyrejser i tilfælde af rejseudbydere konkurs mv.)

Ved e-mail af 4. februar 2015 har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

REJSEGARANTIFONDEN

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Holte, den 4. marts 2015

Sagsnr. POL-14/07717-8: Høring af ændringsforslag til L 67: Forslag til lov om ændring af lov om en rejsegarantifond (dækning af tab ved køb af flyrejser i tilfælde af rejseudbyderens konkurs m.v.)

Rejsegarantifonden har modtaget Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens mail af 4. februar 2015 vedrørende høring af ændringsforslag til lov om en rejsegarantifond.

Størstedelen af Rejsegarantifondens bestyrelsesmedlemmer er branche- eller forbrugerrepræsentanter, som har fået tilsendt ændringsforslaget 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 ændringsforslaget efter fondens umiddelbare opfattelse kan forventes at få.

Ad lovens § 1

I § 1 er det anført, at fonden yder bistand bl.a. iht. § 5 a, hvis kunden har indgået aftale om en rejseydelse med en registreringspligtig rejseudbyder. Med ændringsforslaget bliver udbydere af flytransport ikke registreringspligtige, men fonden skal alligevel – under visse betingelser - yde bistand til kunderne, så det bør vel anføres.

Ad begrebet ”pakkerejse”

Der er et generelt problem med begrebet ”pakkerejse”. En pakkerejse er kun de i § 2 stk. 1 nr. 1 definerede produkter. Produkterne i § 2 stk. 1 nr. 2 og 3 er ”rejseydelser”.

De steder, hvor begrebet ”pakkerejse” anvendes i ændringsforslaget, menes faktisk ”rejseydelse jf. § 2 stk. 1 nr. 1 – 3”, men det bliver jo meget tungt at skrive hver gang. Jeg kan se, at der i den nuværende lov i § 9 stk. 2 står ”rejseudbydere af pakkerejser, jf. § 2 stk. 1, nr. 1-3.....”, så måske kunne det stå et sted, at der med ”pakkerejse” menes de rejseydelser, der er nævnt i § 2 stk. 1, nr. 1-3?

Adresse:
Røjelskær 11, 3. sal
2840 Holte

Telefon/fax:
tif: 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

Ad ændringsforslagets nr. 5)

I ændringsforslagets nr. 5) står der "pakkerejsearrangørerne". Begrebet "pakkerejsearrangør" er ikke defineret i loven. Der har siden 2009 ikke været noget, der hed "arrangør", for det blev ændret til "rejseudbyder". Kan der ikke bare stå "rejseudbyderne", hvis dette begreb er kommet på plads i § 3?

Ændringsforslaget indeholder denne sætning i § 5a stk. 1: "Rejsegarantifonden skal tilbagebetale flykonkursbidrag, der er opkrævet fra indenrigsflyvninger eller pakkerejser til flyselskaberne og pakkerejsearrangørerne."

Den kunne måske med fordel lyde: "Rejsegarantifonden skal tilbagebetale flykonkursbidrag, der er opkrævet fra indenrigsflyvninger til flyselskaberne og flykonkursbidrag der er opkrævet fra flytransport, som efterfølgende er anvendt som et element i en pakkerejse, til rejseudbyderne", for flykonkursbidraget er vel ikke opkrævet fra pakkerejser – det er opkrævet fra flyselskabet vedrørende flybilletten.

I § 5a stk. 2 og 3 skal der stå "udbyder af flytransports" i stedet for "rejseudbyders"

Ad bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 5)

I bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 5 er det anført, at Rejsegarantifonden kan yde godtgørelse i form af passende overnatningsmuligheder samt andre væsentlige fornødenheder, hvis hjemtransport ikke er mulig indenfor rimelig tid. Fonden går ud fra, at det i praksis bliver fondens bestyrelse, der fastsætter retningslinjer for, hvornår der udbetales en sådan godtgørelse, ligesom det er tilfældet i forhold til godtgørelse efter den nuværende lovs § 5 stk. 4.

Ad ændringsforslagets nr. 7)

I ændringsforslagets nr. 7) er det anført, at § 5 a stk. 3-4 bliver stk. 2-3, fordi det nuværende stk. 2 bliver ophævet. I de nuværende stk. 3-4 står der "rejseudbyder", men skal det ikke rettes til "rejseudbyder af flytransport"?

Ad ændringsforslagets nr. 8)

I 2. linje bør der stå "fondskassen vedrørende flytransport" i stedet for kun "fondskassen".

Ad ændringsforslagets nr. 10)

I ændringsforslagets nr. 10) står der, at der indsættes et nyt stykke. Det benævnes "§ 01", men skal det ikke være "stk. 2"?

Ad ændringsforslagets nr. 14)

Begreberne "særskilt fondskasse", "separate kasser" og "lån mellem fondskasserne" i selve lovteksten kan tolkes således, at der skal være tale om to juridiske enheder, som kan låne af hinanden. Fonden foreslår en blødere formulering, eftersom der er tale om én juridisk enhed (Rejsegarantifonden), som har én formue, men hvis formue med ændringsforslaget rent regnskabsmæssigt foreslås opdelt i to enheder. Såfremt formuen i den ene enhed bliver negativ, kan der med erhvervs- og vækstministerens godkendelse lægges ud fra den anden enhed. Udlægget skal udlignes ved opkrævning i den enhed, der er blevet påført tab.

Ad ændringsforslagets nr. 16)

Formuleringen i stk. 6 bør blødes op, jf. bemærkningerne lige ovenfor til ændringsforslagets nr. 14.

Ad bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 16)

I bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 16 står der i 4. afsnit, at formuen fordeles i de to kasser svarende til de foretagne indbetalinger fra henholdsvis pakkerejsearrangører og flyselskaber. I stedet for "fra henholdsvis pakkerejsearrangører og flyselskaber" bør der stå "fra henholdsvis pakkerejser og flytransport", for det kan fx godt være andre end flyselskaber, der har indbetalt bidrag vedrørende flybilletter.

Ad bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 16)

I bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 16 står der i 3. sidste afsnit, at "De almindelige løbende omkostninger til administration og driftsudgifter af ordningen kan årligt anløbe 0,5 mio. kr." Det er efter fondens opfattelse uhensigtsmæssigt at sætte en fast overgrænse, eftersom det er vanskeligt på nuværende tidspunkt at anslå, hvad omkostningerne vil blive. Hvis omkostningerne af en eller anden grund skulle komme til at overstige en fast grænse på kr. 0,5 mio. kr., ville pakkerejseudbydere komme til at betale beløbet over 0,5 mio. kr. via administrationsbidraget, hvilket ikke er rimeligt. En formulering med "skal tilstræbes ikke at overstige" el.lign. vil efter fondens opfattelse være mere hensigtsmæssig i praksis.

Ad ændringsforslagets nr. 21)

Der er stadig kun én fond, men fondens formue er opdelt i to enheder. Bestemmelsen behøver efter fondens opfattelse ikke blive ændret.

Ad bemærkningerne til ændringsforslagets nr. 21)

Skal der ikke i 2. afsnit, 1. linje stå "... såfremt et lån i den ene fondskasse ikke er stort nok...?"

Ad § 2 om ikrafttræden

Hvis lovændringen skal træde i kraft den 1. juli 2015 bør det i bemærkningerne angives, at de rejseudbydere, der efter den 1. juli 2015 ikke længere er registreringspligtige, kun skal betales administrationsbidrag for ½ år, dvs. at beregningsgrundlaget for omsætningsbidraget (rejseudbyderens omsætning omfattet af fondens dækning i 2014) halveres.

Det er kun kunder, der har købt en flybillet den 1. juli 2015 eller derefter, som er omfattet af de nye regler. I tilfælde af en konkurs i fx august måned 2015 vil der således formentlig være en del strandede kunder, som fonden ikke kan hjemtransportere, fordi de havde købt flybilletten før den 1. juli 2015, med mindre de havde tilkøbt en konkurssikring til flybilletten efter de nuværende regler.

Ad det oprindelige lovforslags nr. 8

Skal den nuværende § 8 stk. 6 ikke også helt udgå? Rejseudbydere af flytransport skal jf. ændringsforslaget ikke stille garanti.

Ad det oprindelige lovforslags nr. 11

Hvis den nuværende § 8 stk. 6 udgår (jf. lige ovenfor), skal der kun stå "§ 8 stk. 5".

Ad den nuværende lovs § 7

Efter "... jf.- § 5. stk. 2-5" skal tilføjes "og § 5 a"

Ad den nuværende lovs § 8

I stk. 3 skal "-6" udgå i 1. punktum.

I stk. 4 skal "og 5 a" udgå.

I stk. 5 skal "stk. 6 og" udgå.

Ad den nuværende lovs § 15 og § 17 stk. 1

"og 6," skal udgå.

Ad den nuværende lovs § 23 stk. 2

"stk. 3-6" skal ændres til "stk. 3-5".

Ad den nuværende lovs § 25

"§ 5 a stk. 2 og" skal udgå.

Generelt:

Fonden går ud fra, at det kommer til at fremgå af en bekendtgørelse, hvor tit flyselskaberne og pakkerejseudbydere skal indberette det antal pax, de skal have refusion for (2 kr.). Det kunne ske hvert kvartal, hvor pakkerejseudbydere indberetter faktureret omsætning alligevel, jf. den nuværende bekendtgørelses § 15.

Fonden går ud fra, at fonden kun refunderer på grundlag af en revisorattesteret opgørelse – fx én gang årligt hvor pakkerejseudbydere alligevel indsender revisorerklæring, jf. den nuværende bekendtgørelses § 18. Hvis flyselskaberne og pakkerejseudbydere ikke har opgjort deres tilgodehavende senest ved revisors udarbejdelse af den årlige erklæring, bør tilgodehavenderne bortfalde, idet fonden ellers ikke kan opgøre sin formue retvisende.

Jeg står naturligvis til rådighed mht. uddybning af ovennævnte kommentarer.

Med venlig hilsen

REJSEGARANTIFONDEN



Birgitte Fjeldhoff
direktør

Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen

Danish Aviation

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

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

Bemærkninger til udkast til ændringsforslag til ændring af lov om rejsegarantifond (konkurssikring – flight only)

På vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport fremsendes hermed bemærkninger til udkast til ændringsforslag til ændring af lov om rejsegarantifond.

Siden lovændringen i 2010, hvor den nuværende danske særordning for flyrejser blev indført, har vi påpeget det uheldige i, at en national særordning har negativ konkurrencemæssige betydning for et dansk luftfartserhverv, der fungerer på internationale markedsvilkår. Med nærværende ændringsforslag fastholdes en dansk særordning på området.

Vi tager samtidig til efterretning, at der trods ovennævnte er et bredt politisk ønske om at fastholde en konkursordning for flyrejsende. Vi skal derfor kvittere for, at der med nærværende ændringsforslag etableres en model, der markant reducerer de konkurrencemæssige, økonomiske og administrative u hensigtsmæssigheder, der kendetegner såvel den gældende ordning som det forslag, der blev fremsat i november 2014.

Det foreliggende ændringsforslag indebærer, at finansiering og dækningsområde ændres. Finansieringen af fondskassen vedrørende flytransport vil ske gennem en afgift på 2 kr. per afrejsende passager fra danske lufthavne. Det er helt afgørende for fastholdelse af høj international tilgængelighed og dansk luftfarts konkurrenceevne, at afgiftens størrelse ikke overstiger det i loven angivne niveau. Vi bifalder, at afgiftens opkrævning påtænkes udført sammen med det såkaldte safety-bidrag. Dermed kan det administrative arbejde reduceres til et minimum, jf. bemærkningerne herom i bemærkningerne til nr. 16 i høringsmaterialet.

Vi finder det naturligt, at indenrigsrejsende ikke omfattes af dækningen, herunder at opkrævet afgift på indenrigsrejser refunderes de berørte selskaber. Vi forudsætter dog, at det er sikret at den måde hvorpå undtagelsen implementeres på, er ikke-diskriminerende.

Angående undtagelsen for indenrigsrejsende, skal vi bemærke, at det i bemærkningerne til nr. 5 anføres, at passagerer "har ret til vederlagsfrit at blive transporteret til

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 info@dansk-luftfart.dk
Danmark www.dansk-luftfart.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Hannemanns Allé 25
København S

CVR: 32 96 16 73



rejsedokumentets danske slutdestination". Et rejsedokumentets danske slutdestination vil ofte være en dansk indenrigslufthavn. Det bør derfor anføres i bemærkningerne, at den danske slutdestination skal forstås som den danske lufthavn, hvor den rejsende afslutter den internationale del af rejsen.

Ændringsforslaget tredjebehandles den 16. april 2015, og forventes at træde i kraft 1. juli 2015. Luftfartsselskaberne vil ikke kunne påligne afgiften på passagererne før efter vedtagelsen. Luftfartsselskaberne vil derfor belastes af afgiften for rejser solgt før denne dato. Det er derfor vigtigt for luftfartsselskaberne, at ændringsforslagets vedtagelse ikke udskydes.

Vi henviser i øvrigt til de praktiske bemærkninger til ændringsforslaget i Rejsegarantifondens høringssvar. Vi kan tilslutte os disse bemærkninger.

Vi står naturligvis til rådighed for de videre drøftelser.

Med venlig hilsen



Per Henriksen

Direkte: 33 77 46 72

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Sendt pr. mail til: ptr@kfst.dk og lhh@kfst.dk



Lov om rejsegarantifond – udkast til ændringsforslag til ændring af lov om en rejsegarantifond - høringsvar

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

Forsikring og Pension finder det positivt, at der på baggrund af en yderligere dialog om rejsegarantiordningen, er fundet en model, som alle involverede interessenter kan bakke op om.

Forsikring og Pension finder det endvidere tilfredsstillende, at løsningsmodellen for en revision af lov om en rejsegarantifond både tager hensyn til erhvervs- og forbrugerforhold.

Forsikring og Pension bakker op om ændringsforslaget til ændring af lov om en rejsegarantifond.

Forsikring & Pension har ikke yderligere bemærkninger til ændringsforslaget.

Med venlig hilsen
Nanna Dalsgaard Wilkens

04.03.2015

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
Chefkonsulent, cand.soc.
Dir. 41 91 91 44
ndw@forsikringogpension.dk

Vores ref. NDW/cmj
Sagsnr. GES-2013-00334
DokID 351777

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Sendt pr. e- mail til: ptr@kfst.dk og lhh@kfst.dk

Frederiksberg, den 4. marts 2015

Vedr.: DRF's høringssvar vedr. udkast til ændringsforslag til ændring af lov om en rejsegarantifond

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

DRF er yderst positiv over, at det er lykkedes at finde et kompromisforslag som hele branchen kan støtte op om. Forslaget indeholder en række positive tiltag, men idet der er tale om et kompromisforslag, er der fortsat efter DRF's opfattelse plads til forbedringer.

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

Generelle bemærkninger:

Indledende betragtninger

Som nævnt bifalder DRF, at det har været muligt at udarbejde et kompromisforslag, som mange repræsentanter både fra rejsebranchen og forbrugerorganisationerne støtter op om.

DRF er imidlertid fortsat af den opfattelse, at der er områder i den eksisterende rejsegarantifondslov, som også burde være behandlet i ændringsforslaget, men beklageligvis ikke er blevet det.

Udvalgets arbejde

Udvalgsarbejdet har efter DRF's opfattelse beklageligvis ikke opfyldt kommissoriet om at foretage et grundigt analysearbejde af rejsegarantifondsområdet. Udvalget har derimod udelukkende haft fokus på, hvordan der kunne rettes op på manglerne som følge af lovrevisionen tilbage i 2009.

Dette fokus har haft den beklagelige konsekvens, at andre for rejsebranchen betydningsfulde problemstillinger i relation til rejsegarantifondsloven har været nedprioriteret i udvalgsarbejdet.

Især de betydelige økonomiske og administrative byrder, de danske rejseudbydere er underlagt som følge af den uhensigtsmæssige udvikling i

rejsegarantifondens håndtering af dets tilsyn, burde have været på dagsordenen.

Det er ganske enkelt ikke tilfredsstillende, at så væsentlige forhold omkring branchens rammevilkår ikke medtages trods gentagne opfordringer hertil og ikke mindst henset til udvalgets kommissorium.

Rejsegarantifondens tilsyn i forbindelse med garantistillelse

I det oprindelige lovforslag til rejsegarantifondsloven fra efteråret 2014 fremgår det, at retsstillingen for den almindelige garantistillelse ikke berøres i forbindelse med den foreslåede revision, idet det uden nærmere begrundelse konstateres, at behandlingen af problemstillingen vil være mere fordelagtig at håndtere ved en fremtidig implementering af et nyt pakkerejsedirektiv.

Dette er yderst beklageligt henset til, at netop denne problemstilling 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 at DRF gentagne gange under udvalgsarbejdet har nævnt vigtigheden af at adressere denne problemstilling, er det helt uacceptabelt, at problemstillingen slet ikke berøres, især når dette blot sker med henvisning 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 problemstilling, som fortjener en grundig behandling, og som vi i ministeriet i samarbejde med Rejsegarantifonden vil se nærmere på".

Ændringsforslaget berører beklageligvis heller ikke de problemstillinger. Det skal i den forbindelse nævnes, at der desværre heller ikke i det nuværende udkast til et revideret pakkerejsedirektiv synes at være åbnet op for en løsning af denne problemstilling. Herudover bør det nævnes, at tilsynsproblematikken udelukkende er et dansk problem, der beror på en hjemmelsbestemmelse i rejsegarantifondslovens § 13, jf. § 19 og derfor ikke ses relevant i forbindelse med revisionen af pakke-rejsedirektivet.

Rejsegarantifondsloven 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 udgjorde en særlig risiko for, at fonden ville lide et tab.

Det skal understreges, at der oprindeligt efter lovens § 19 kunne 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. Derimod – med henvisning til lovens § 13 – opfinder og indfører fonden nye nøgletal og stiller yderligere krav, der ikke kan anses som en del af forudsætningerne for ændringen i 2004.

Statistikken taler ligeledes sit eget sprog og understreger med al 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 uforvarligt grundlag, de sidste 7 år er steget til at udgøre mere end en fjerdedel af de registrerede rejsebureauer. Dette svarer til en stigning på 107%.

Danske rejsearrangører udgør ikke en sådan risiko. I perioden 2009 – 2012 har der været 18 konkurser blandt rejsearrangører, hvilket svarer til 4,5 konkurser pr. år, hvilket samtidig svarer til ca. 0,7% af de registrerede rejseudbydere i Rejsegarantifonden. Der er således 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 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 rejsearrangører i ovennævnte periode og dermed under den generelle samfundsøkonomiske krise blev mødt med mere eller mindre berettigede krav om at skulle afgive yderligere likviditet i form af forhøjede garantistillelser til Rejsegarantifonden, har krisen 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 tydeligt behov for at ændre på reglerne og standardisere rammerne for tilsynets funktion.

Konsekvensen af at være underlagt disse krav har for flere virksomheders vedkommende været medvirkende til at man ikke har haft mulighed for at produktudvikle og visse virksomheder har set sig nødsaget til at stoppe med at udbyde rejseudbydere omfattet af Rejsegarantifondens krav. Endvidere har det stor betydning for vækstgrundlaget i branchen, at nye udbydere ganske enkelt ikke får mulighed for at etablere sig, da de ikke kan leve op til tilsynets til tider meget høje krav.

Det er efter DRF's opfattelse bekymrende, idet vækstgrundlaget for den danske rejsebranche ikke kan udvikles og i værste fald risikerer de danske rejseudbydere, i et marked hvor grænseoverskridende nethandel fylder meget, at måtte trække sig som følge af disse restriktive ulige konkurrencevilkår, der kun er gældende for dansk etablerede rejse-udbydere.

DRF har under udvalgsarbejdet fremsendt konkrete løsningsforslag til, hvordan denne problematik kan løses uden at gå på kompromis med forbrugerbeskyttelsen, samtidig med at et fornuftigt vækstgrundlag for branchen sikres 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 implementering af pakkerejsedirektivet, 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:

Nr. 4 - § 3, stk. 3

Af bemærkningerne til ændringsforslaget fremgår det, at udbydere af flytransport skal udskilles fra de øvrige rejseudbydere og formidlere. I lovtæksten anføres det, at som *udbydere af flytransport* anses enhver, der handler i eget navn og udbyder eller sælger flytransport. Herudover fremgår det af bemærkningerne, at der er behov for en definition af flytransport.

Efter DRF opfattelse, er der ikke i lovtæksten indført en definition af flytransport, men derimod en definition af udbydere af flytransport. Herudover er definitionen af udbydere af flytransport ikke klar. Det bør tydeligt fremgå, at formidlere af flybilletter ikke omfattes af loven, og derved ikke pålægges forpligtelser efter loven.

Det er DRF's opfattelse, at udbydere af flytransport skal defineres som lufttransportsselskaber med en gyldig licens, der udbyder flybilletter. Således vil definitionen være enslydende med definition af et luftfartsselskab i Forordning 261/2004 om flypassagerers rettigheder artikel 2, litra a.

Nr. 5 - § 5a, stk. 1

I lovtæksten anvendes begrebet *rejsearrangører* i forbindelse med tilbagebetalingen af flykonkursbidraget. Dette begreb er ikke anvendt i den eksisterende lov, der primært gør brug af begrebet rejseudbyder. Anvendelsen af forskellige begreber kan skabe forvirring, og DRF opfordrer derfor til at begreberne ensortes gennem hele lovtæksten.

Det fremgår af bemærkningerne til nr. 5, at Rejsegarantifonden kan yde godtgørelse i form af passende overnatningsmuligheder og andre væsentlige fornødenheder, såfremt hjemtransport ikke er muligt indenfor rimelig tid.

Der bør ligeledes efter DRF's opfattelse fremsættes klare retningslinjer for, hvornår den rejsende rent undtagelsesvis har krav på en sådan godtgørelse, herunder varigheden af hvor mange nætter der i så fald kan godtgøres for, samt for hvilket beløb der godtgøres pr. nat.

DRF opfordrer samtidig til, at det indskrives i bemærkningerne, at godtgørelsen er en undtagelse fra reglen og alene udbetales i helt særlige tilfælde samt at beslutning om udbetaling i sådanne situationer kræver enstemmighed i Rejsegarantifondens bestyrelse. Herudover bør det anføres, at bestemmelsen alene har betydning for flytransport.

Det følger af lovtæksten, at Rejsegarantifonden skal tilbagebetale flykonkursbidraget vedr. indenrigsflyvninger og pakkerejser. Det skal

understreges, at det er en altafgørende forudsætning for, at DRF kan tilslutte sig nærværende ændringsforslag, at tilbagebetalingen ikke må være administrativ belastende for rejseudbydere og derved gøre tilbagebetalingen illusorisk. DRF opfordrer derfor til at det sikres, at tilbagebetalingen ikke pålægger rejseudbydere nye omkostninger, og at det modtagne gebyr på 2 kr. således forbliver et nettogebyr.

Til nr. 8 - § 5a, stk. 4

Af lovteksten fremgår det, at fonden kan yde kunden en godtgørelse for ikke påbegyndte forudbetalte rejser. Det er helt afgørende for indholdet af bestemmelsen, at lovteksten ændres, således at det tydeligt fremgår, at bestemmelsen alene finder anvendelse på forudbetalt flytransport. Begrebet forudbetalte rejser anvendes endvidere i 2. pkt. i lovteksten. Her bør teksten ligeledes ændres til forudbetalt flytransport.

Det bemærkes, at det med lovændringen er tilsigtet, at kunden skal have mulighed for at få refunderet en forudbetalt flybillet, der som følge af et flyselskabs konkurs, ikke kan anvendes. Det er ikke med loven tilsigtet, at der generelt skal ydes godtgørelse. DRF støtter derfor, at det tydeligt fremgår af bemærkningerne, at der som udgangspunkt alene er tale om godtgørelse til refundering af forudbetalte flybilletter.

Det fremgår desuden af bemærkningerne, at der udbetales dividende til kunden, i de tilfælde der ikke er tilstrækkelige midler i fondskassen vedr. flytransport. Jf. prioriteringen ovenfor bør det tydeligt angives, at udbetaling til forudbetalt flytransport altid prioriteres forud for den undtagelsesvis godtgørelse til indkvartering og andre væsentlige fornødenheder.

Af lovteksten fremgår det yderligere, at godtgørelsen for ikke påbegyndte forudbetalte rejser fratrækkes en selvrisiko på 1.000 kr. pr. rejse. Det bør afklares, hvordan begrebet rejse skal forstås, så der ikke er tvivl om, at selvriskoen ikke er gældende for pakkerejser.

Til nr. 10 - § 6, stk. 1

Det fremgår af bestemmelsen, at kundens anmodning om godtgørelsen overfor Rejsegarantifonden skal fremsættes inden rimelig tid, dog senest 6 måneder efter, at rejseydelsen er afsluttet. Begrebet rejseydelsen bør ændres til flytransporten, således at der ikke skabes forvirring ved anvendelse af forskellige begreber.

Desuden henledes opmærksomheden på, at begrebet inden rimelig tid anvendes i to vidt forskellige tilfælde i ændringsforslaget. I nærværende bestemmelse defineres begrebet som værende inden for 6 måneder. Det understreges at denne definition ikke kan være identisk med det begreb, som anvendes i bemærkningerne til ændringsforslaget nr. 5. Heraf fremgår nemlig, at Rejsegarantifonden kan yde kunden godtgørelse i form af passende overnatningsmuligheder og andre væsentlige fornødenheder, såfremt hjemtransport ikke er mulig indenfor rimelig tid.

Til nr. 16 - § 9a

Af ændringsforslagets § 9a fremgår det af stk. 5, at administration af ordning for flykonkursdækning udelukkende skal afholdes af fondskassen vedr. flytransport. DRF understreger, at det er en altafgørende forudsætning for ændringsforslaget, at dette opretholdes.

Det er således alene midler fra fondskassen vedr. flytransport, der skal anvendes til administrationen af ordningen. I modsat fald vil rejsearrangørerne komme til at dække en ordning, som de ikke er en del af. Det bør derfor sikres, at flykonkursordningen styres i et separat budget, således at det er muligt at overvåge, at administrationen og driftsudgifterne til ordningen ikke anløber mere end 0,5 mio. kr., som anført i bemærkningerne.

Det følger af stk. 6, at lån optaget i fondskassen vedr. pakkerejser alene kan anvendes til dækning af hjemtransport. Det bør understreges, at dette ikke kan gøres gældende for så vidt angår pakkerejser. Artikel 7 i det nugældende pakkerejsedirektiv bestemmer, at en rejsearrangør skal stille tilstrækkelig garanti til i tilfælde af konkurs at sikre tilbagebetaling af erlagte beløb og hjemtransport af forbrugeren.

Der skal derfor altid være midler til, at kunden, der har købt en pakkerejse, kan få tilbagebetalt beløb for forudbetalte pakkerejser, og derfor skal den omvendte situation være mulig ved pakkerejser. Det vil med andre ord sige, at lån optaget i fondskassen for flytransport skal kunne bruges til refundering af forudbetalte pakkerejser.

Rejsegarantifondslovens § 8, stk. 6

DRF bemærker med stor forundring, at det ikke af ændringsforslaget fremgår, at § 8, stk. 6 udgår. Hele ændringsforslaget er bygget op omkring opkrævningen af 2 kr. pr. flybillet, hvilket betyder, at der ikke længere er behov for garantistillelse for udbydere af flytransport.

DRF henleder opmærksomheden på, at støtten til ændringsforslaget forudsætter, at der ikke længere skal stilles garanti for flybilletter. På denne baggrund henstilles til, at lovforslaget tilrettes så det afspejler denne altafgørende forudsætning.

Såfremt styrelsen ønsker en uddybning af ovenstående, står DRF naturligvis til rådighed herfor.

Med venlig hilsen

DANMARKS REJSEBUREAU FORENING


Laura Frovin Frederiksen
Juridisk konsulent


Jakob Hahn
Afdelingschef

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

4. marts 2015

Høring over ændringsforslag til 2. behandling til ændring af lov om en rejsegarantifond

Dansk Erhverv modtog den 4. februar høring over ændringsforslag til 2. behandling til ændring af lov om en rejsegarantifond.

Dansk Erhverv repræsenterer en række rejsebureauer og Danmarks Rejsebureauforening, som har sendt særskilt høringssvar til ændringsforslaget til lov om rejsegarantifonden.

Med nærværende lovforslag er det nu lykkedes at finde et kompromis, som hele branchen kan støtte op omkring inkl. forbrugerorganisationer, hvilket Dansk Erhverv synes er meget positivt. Dog er der stadig et par områder, hvor Dansk Erhverv har nogle bemærkninger.

Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv har bemærket, at lovforslaget centrerer omkring konkursbeskyttelsen ved køb af flyrejser alene. I den forbindelse opfordrer Dansk Erhverv til, at man kigger på loven om rejsegarantifonden i sin helhed herunder særligt spørgsmålet om rejsegarantifondens tilsyn i forbindelse med garantistillelse.

Ifølge Danmarks Rejsebureauforening, som har deltaget i udvalgsarbejde omkring rejsegarantifondens arbejdsområde, er spørgsmålet, om tilsynet er et område, som man først ønsker at tage op ved en fremtidig implementering af det nye pakkerejsedirektiv. Det er Dansk Erhvervs opfattelse, at netop tilsynet udgør en stor byrde og hindring for rejsebureaubranchen, hvorfor det underer os, at dette ikke adresseres i sammenhæng med revisionen af lov om rejsegarantifonden.

Dansk Erhverv anerkender behovet for, at der stilles rammer op for tilsyn og garantistillelse til beskyttelse af forbrugerne, men i den nuværende praksis er man gået for langt, hvad angår forhøjet garantistillelse til skade og hindring for rejsebureaubranchen. Den høje garanti er en hindring for udvikling af og nyetableringer inden for rejsebranchen, hvilket kan hæmme vækst og beskæftigelse i Danmark for en branche som er i vækst internationalt. Der er flere og flere som rejser, og det er en tendens, som er stigende.

En forhøjet garanti bør kun stilles, hvis det er lagt til grund, at der er en særlig risiko for, at rejsegarantifonden lider tab som følge af, at den pågældende rejsearrangør driver sin virksomhed uforsvarligt.

Ifølge Danmarks Rejsebureauforenings opgørelse dokumenteres det, at tilsynets krav ikke er proportionalt ift. risikoen. Konkurserne for rejsearrangører er 4,5 årligt, hvilket svarer til 0,7 pct. af de registrerede rejseudbydere i Rejsegarantifonden. Endvidere er det problematisk, at Rejsegarantifonden ikke længere tager udgangspunkt i de nøgletal, der oprindeligt var fastlagt som indikatorer for, om en rejsearrangør havde en forsvarlig økonomi. Rejsegarantifonden har i stedet (med henvisning til lovens § 13) anvendt nye nøgletal og stiller samtidig nye krav. Denne nye praksis stiller Dansk Erhverv sig uforstående overfor, da det ikke er klart for rejsebureaubranchen, hvad de skal forholde sig til, og samtidig giver det ikke mening, da det er påvist, at Rejsegarantifondens risiko er lav.

Dansk Erhverv medvirker gerne i videre drøftelser af ændringen af lov om en rejsegarantifond.

Med venlig hilsen

Susanne Nordenbæk

Chef for Turisme og Oplevelsesøkonomi



Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Att: Fuldmægtig Peter Tage Roepstorff, Specialkonsulent Lasse Hamilton Heidemann

Den 2. marts 2015

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

Hermed fremsendes Rejsearrangører i Danmark, RIDs, høringssvar vedrørende ovennævnte lovudkast. RID er de danske charter- og flypakkerejsearrangørers brancheforening.

Helt overordnet mener vi, at ændringsforslaget – "2-kroners modellen" – er både rimelig, praktisk gennemførbart og velafbalanceret. Modellen tilgodeser ønsket om en udvidet og obligatorisk forbrugerbeskyttelse samtidig med, at den ikke pålægger flyselskaberne urimelige byrder til finansiering af den udvidede beskyttelse. Endvidere tager modellen højde for, at de pakkerejsende i forvejen er dækket gennem deres rejseudbyder - endda med en udvidet dækning.

På enkelte punkter vil vi dog anbefale, at der foretages en præcisering i ændringsforslaget. Disse forhold er opregnet nedenfor:

Til nr. 5.

Det bør præciseres, hvad "rimelig tid" og hvad "væsentlige fornødenheder" er.

I tilfælde af et flyselskabs konkurs kan dets danske passagerer være spredt på mange destinationer. Der kan på fjerntliggende rejsemål være forholdsvis få passagerer med det pågældende flyselskab og forholdsvis få øvrige flyruter, som kan bringe de rejsende hjem til Danmark. I sådanne tilfælde må de rejsende være forberedt på, at hjemrejsen kan ske noget senere end på volumendestinationer eller destinationer med flere alternative hjemrejsemuligheder.

Udtrykket "væsentlige fornødenheder" bør forstås i lyset af, at den rejsende kun har købt en flybillet og ikke en pakkerejse. I tilfælde af en konkurs bør flyselskabet, i forbindelse med en hjemtransport, ikke være forpligtet til at stille den rejsende på samme måde, som ved pakkerejser.

Det fremgår af nr. 5 endvidere, at kunden taber sin ret til hjemtransport, hvis kunden ikke ønsker at blive transporteret hjem på det tidspunkt, Rejsegarantifonden har arrangeret. Det bør præciseres, at Rejsegarantifonden skal have mulighed for at tilbyde hjemrejse på et tidspunkt, som kan ligge enten før det planlagte eller efter det planlagte hjemrejsetidspunkt. Og at en hjemrejse før det planlagte tidspunkt ikke skal betragtes som en afkortning af rejsen, med den konsekvens, at der kan rejses yderligere krav over for Rejsegarantifonden.

Endelig fremgår det af nr. 5, at Rejsegarantifonden skal tilbagebetale konkursbidrag, der er opkrævet fra indenrigsflyvninger eller pakkerejser. Det vil være hensigtsmæssigt i lovbemærkningerne at præcisere retningslinjerne og procedurerne for både opkrævning og tilbagebetaling af flykonkursbidraget.

Til nr. 11 og 12

Bestemmelsen henviser til både lovforslaget og ændringsforslagets bestemmelse om, at den differentierede chartergaranti ophæves. Vi finder bestemmelsen rimelig, da Rejsegarantifondens tilsyn har mulighed for at foretage sådanne garantiforhøjelser og dermed reducere Rejsegarantifondens risiko, når det i konkrete tilfælde skønnes, at en charterrejsearrangørs økonomiske forhold tilsiger dette.

Til nr. 14

Loven åbner mulighed for en gensidig lånemulighed mellem de to fondskasser - et i øvrigt godt princip. Man skal dog blot være klar over, at et lån mellem kasserne kan afstedkomme, at der iværksættes (ny) opkrævning i tilfælde af, at en af kasserne bliver reduceret som følge af et lån til den anden kasse.

Hvis f.eks. en flykonkurs nødvendiggør, at der udover anvendelse af midlerne i flyfondskassen foretages et lån i pakkerejsefondskassen, kan det betyde, at pakkerejsefondskassens formue kommer under et fastsat minimum. Det kan have den konsekvens, at der iværksættes krav om indbetaling fra pakkerejsearrangørerne og de pakkerejsende for at genopbygge den fondskasse, som gennem lånet, har medfinansieret hjemtransporten for de af flykonkursen ramte passagerer.

I sådanne tilfælde bør flyselskabernes efterfølgende indbetaling af passagerbidragene forlods anvendes til tilbagebetaling til, og dermed genopbygning af, pakkerejsefondskassen. Og omvendt naturligtvis.

Til nr. 16

Bestemmelsen angiver i stk. 2, 3 og 4 størrelsen på flyfondskassen. Til gengæld er der ikke angivet et minimum for pakkerejsekassen. Dette skønnes påkrævet.

Fonden formue udgjorde ved udgangen af 2014 omkring 65,7 mio. kr. hvoraf ca. 55,9 mio. kr. (svarende til 85% af fondens samlede formue) hidrører fra indbetalinger fra pakkerejsearrangørerne.

I lovbemærkninger til den nugældende lov (afsnit 3.3. om Fondens størrelse) henvises til tidligere gældende praksis, hvorefter Rejsegarantifondens formue løbende skal svare til de to største tab, som fonden har haft siden 1997. Det anføres således i lovbemærkningerne, at *"De seneste beregninger fra Rejsegarantifonden viser, at fondens formue, for at leve op til dette krav, bør være 50 mio. kr."*

I samme afsnit i lovbemærkningerne fremgår endvidere, at det *"umiddelbart vurderes, at markedet for flytransport er betydeligt større end markedet for pakkerejser, hvor fondens formue skal være på 50 mio. kr."*

Det vil være hensigtsmæssigt, at denne tydeliggørelse anføres i lovbemærkningerne til den nye lov. Dels for at skabe en parallelitet i beskrivelsen af opbygning og størrelse mv. mellem de to fondskasser. Dels for at give Rejsegarantifonden vejledning om, hvilken pakkerejsefondsbeholdning der kan betinge genindførelse af et kontant bidrag fra pakkerejseudbydere.

I tilfælde af, at pakkerejsefondskassen, i kølvandet på en større pakkerejsearrangørs konkurs, kommer under det anførte minimum på 50 mio. kr., bør der, som udgangspunkt, gælde samme bidragsstørrelse og fondsopbygningsperiode som for flyrejser. Navnlige når henses til, dels at pakkerejsearrangørerne i forvejen stiller en bankgaranti, og dels at Rejsegarantifondens tilsyn kan kræve en forhøjet garanti af pakkerejsearrangørerne, og dermed reducere Rejsegarantifondens risiko, såfremt deres økonomiske forhold betinger dette.

Til § 2

Det anføres i lovforslaget, at loven træder i kraft 1. juli 2015. Det betyder, at der allerede er solgt rejser, og at der vil være solgt mange flere rejser med afrejse efter 1. juli 2015, når loven bliver vedtaget i Folketinget og efterfølgende træder i kraft.

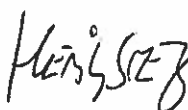
Af lovbemærkningerne fremgår det ikke udtrykkeligt, hvad det vil betyde for de kunder, som allerede har købt og betalt en flyrejse med afrejse efter 1. juli 2015, og i særdeleshed for de flyrejsende, som har købt en konkursdækning for en rejse, som gennemføres efter 1. juli.

Vi finder det hensigtsmæssigt, at principperne og procedurerne for opkrævning, indberetning og tilbagebetaling af passagerbidragene mv. tydeliggøres i lovbemærkningerne.

----o0o----

Såfremt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen eller Departementet i forbindelse med det fortsatte lovarbejde har brug for en uddybning af ovenstående bemærkninger, medvirker vi naturligvis gerne.

REJSEARRANGØRER I DANMARK



Henrik Specht
Direktør

Lasse Hamilton Heidemann

Fra: Jette Lauritzen <jela@rigsrevisionen.dk>
Sendt: 4. marts 2015 11:51
Til: Peter Tage Roepstorff (KFST); Lasse Hamilton Heidemann
Cc: Morten Henrichsen
Emne: Rigsrevisionens hørings svar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af en rejsegarantifond J. nr. 2015-3500-41
Vedhæftede filer: Rigsrevisions hørings svar marts 2015 vedr. rejsegarantifonden.docx

Til Erhvervs- og Vækstministeriet

Vedhæftet er Rigsrevisionens hørings svar vedrørende udkast til ny bekendtgørelse om lov om en rejsegarantifond. 15/00841-1

Bekræft venligst, at denne mail er modtaget.

Med venlig hilsen

Jette Lauritzen
Specialkonsulent

RIGSREVISIONEN



St. Kongensgade 45
DK-1264 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir. +45 33 92 85 85

jela@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Vi kan konstatere, at der er foretaget ændringer i oplæg til lov for rejsegarantifonden, hvor dækningsområde og finansiering ændres.

I bemærkninger til loven til nr. 16 stk. 5 anføres, at "de løbende omkostninger til administration og driftsudgifter af ordningen kan årligt anløbe 0,5 mio. kr". kan evt. ændres til "kan tilstræbes ikke at overstige 0,5 mio. kr."

I bemærkninger til loven nr. 21 2. afsnit:

Endvidere foreslås det, at såfremt et lån i den ene kasse er stort nok - her tilføjes "IKKE" er stort nok