



Folketingets Erhvervsudvalg

26. maj 2010

## Høringsnotat vedr. forslag til lov om midlertidig statsgaranti for udlån til visse rejseudbydere og rejseformidlere

### 1. Indledning

Med lovforslaget etableres en statslig garantiordning for luftfartsselskaber og rejsebureauer. Garantiordningen indebærer, at staten kan stille garanti for op til 80 pct. af pengeinstitutters udlån til kreditværdige luftfartsselskaber og rejsebureauer til dækning af tab på mere end 100.000 kr. lidt som følge af lukningen af luftrummet over Danmark i perioden fra den 15. april 2010 til den 21. april 2010. Ordningen er sammensat således, at der er mulighed for at lade ordningen gælde i eventuelle yderligere perioder i 2010, såfremt luftrummet over Danmark skulle blive lukket igen på baggrund af yderligere vulkanudbrud i Island.

Lovforslaget er sendt i høring den 19. maj 2010 med høringsfrist den 25. maj 2010 til i alt 33 organisationer m.v.

Der er modtaget høringssvar fra 8 af de 33 hørte organisationer m.v. og høringssvar fra yderligere 3 organisationer m.v. Heraf har 8 haft bemærkninger til lovforslaget.

De væsentligste bemærkninger fra de hørte parter til de enkelte emner i lovforslaget gennemgås og kommenteres nedenfor.

### 2. Generelle bemærkninger

Cimber Sterling A/S sætter stor pris på, at lovforslaget er stillet, og at det hastebehandles.

Dansk Erhverv finder det positivt, at lovforslaget er blevet udarbejdet hurtigt og anerkender beslutningen om, at der kun gives statsgaranti for udlån frem for, at der etableres en egentlig erstatningsordning.

Danske Speditører og Danske Luftfragtspeditørers Forening (DLF) støtter lovforslaget.

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) bemærker, at rejsebranchen har tabt store summer som følge af lukningen af luftrummet, og at det derfor er meget værdifuldt, at den danske regering har været opmærksom på nødvendigheden af at assistere en branche, som ikke kunne have forudset situationen og derfor heller ikke kunne have sikret sig mod de udgifter, som branchen er blevet påført. DRF anfører, at lovforslaget ikke dækker det behov for økonomisk assistance, som rejsebranchen har behov for. Det skønnes således, at kun meget få danske rejsebureauer vil have gavn

af muligheden for statsgaranti for lån. Samlet set vil lovforslaget således ikke dække rejsebureauernes kompensationsbehov og kun indebære yderligere omkostninger for dem.

DRF havde hellere set en egentlig kompensationsordning, som havde dækket rejsebureauernes tab, og det er foreningens håb, at der gives mulighed for, at de utilsigtede konsekvenser af reglerne på rejseområdet kompenseres fuldt ud af den danske stat i form af en egentlig erstatningsudbetaling svarende til de dokumenterbare nettomeromkostninger, som følger af lukningen af luftrummet i Europa i perioden fra 15. april til 21. april 2010.

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RID) udtrykker tilfredshed med ministeriets initiativ til at søge at afbøde nogle af de økonomiske konsekvenser af askeskyen i april, men nævner, at andre modeller kunne have været relevante. Det er RIDs overordnede holdning, at en statsgaranteret låneordning ikke må virke diskriminerende og konkurrenceforvridende, og at en branche ikke må favoriseres på bekostning af andre.

### **Kommentar**

*En garantiordning skal være markedskonform og må ikke indeholde statsstøtte, hvis den skal holdes inden for de rammer, Kommissionen har udstukket. Derfor er det ikke realistisk at lave en model, der bygger på 100 pct. statsgaranti, da en sådan model ikke vil være i overensstemmelse med Kommissionens regler om markedskonformitet, og den vil derfor med al sandsynlighed indebære statsstøtte.*

*Den principielle danske holdning til statsstøtte er, at statsstøtte skal anvendes til at fremme horisontale mål i det europæiske fællesskabs fælles interesse og til at korrigere for identificerede markedsfejl i økonomien. Derudover skal statsstøtte alene anvendes, når det er nødvendigt og er det bedste egnede instrument, og når det anvendes proportionalt, ikke diskriminerende og tidsbegrænset.*

*En 100 pct. statsgaranti vil desuden skulle anmeldes til og godkendes af Kommissionen. Det er en længere proces, som ikke umiddelbart harmonerer med et ønske om hurtig handling. Samtidig har der på EU-plan indtil videre været enighed om, at direkte kompensation til branchen i form af statsstøtte ikke er en farbar vej.*

### **3. Høringssvar til konkrete emner og kommentarer hertil**

Kommenteringen af høringssvarene vil ske med udgangspunkt i følgende overordnede opdeling:

#### 3.1. Lovens anvendelsesområde

##### 3.1.1. Lukningen af luftrummet over Danmark

##### 3.1.2. Virksomheder omfattet af ordningen

#### 3.2. Opgørelsen af virksomhedernes tab

##### 3.2.1. § 4, stk. 1, Perioden

- 3.2.2. § 4, stk. 2, Tabsopgørelsen
- 3.2.3. § 4, stk. 3, Nedre grænse
- 3.3. Ansøgning om statsgaranti
- 3.4. Rammer for garantistillelse
  - 3.4.1. § 7, stk. 2, Stiftelsesprovision
  - 3.4.2. § 8, stk. 2, Anden sikkerhedsstillelse
- 3.5. Administration af ordningen
- 3.6. Territorial gyldighed
- 3.7. Øvrige bemærkninger

### **3.1. Lovens anvendelsesområde**

#### **3.1.1. Lukningen af luftrummet over Danmark**

Cimber Sterling A/S bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt at udvide den geografiske afgrænsning, så den omfatter det luftrum, som danske selskaber opererer i, dvs. som minimum hele Europa, da luftrummet ikke kun har været lukket over Danmark.

#### **Kommentar**

*Formålet med forslaget er at lette det likviditetspres, som luftfartsselskaber med licens eller koncession fra Statens Luftfartsvæsen og rejseudbydere registreret hos Rejsegarantifonden har oplevet som følge af lukningen af luftrummet over Danmark forårsaget af vulkanudbruddet i Island i april 2010. Luftfartsselskaberne og rejsebureauerne var forhindrede i at udføre deres erhvervsvirksomhed i perioden og har desuden måttet afholde ekstraudgifter i forbindelse med strandede passagerer. Det er disse tab, som selskaberne kan medregne ved opgørelsen af det beløb, som der kan søges om garanti for. Det vurderes hensigtsmæssigt at afgrænse ordningen til tab lidt som følge af lukningen af det danske luftrum, da det i udgangspunktet bør være så langt, som den danske stats forpligtelser rækker. Således er det ikke hensigten, at den danske stat skal lave ordninger, der omfatter force majeure-situationer andre steder i verden.*

#### **3.1.2. Virksomheder omfattet af ordningen**

Cimber Sterling A/S bemærker, at som beskrivelsen fremstår i forslaget, kan udenlandske luftfartsselskaber søge garanti hos den danske stat, blot de er registreret i Rejsegarantifonden, hvilket Cimber Sterling A/S ikke umiddelbart finder hensigtsmæssigt.

Dansk Erhverv nævner, at en række andre brancher udover rejseudbydere og rejseformidlere har lidt et økonomisk tab i det tidsrum, hvor det danske luftrum var lukket. Det gælder eksempelvis varedistributører, der ikke har mulighed for at sende varer med fly, passagervendte virksomheder i danske lufthavne samt danske hoteller.

DI anbefaler, at den foreslåede statslige garantiordning målrettes flere virksomheder inden for luftfartsindustrien, end der lægges op til i det foreliggende lovforslag. Det gælder i den konkrete situation virksomheder inden for handling, catering, lufthavne, luftfartsskoler og lignende. Det er virksomheder, som har det til fælles, at deres forretningsområder

er tæt knyttet til flyve- og luftfartsaktiviteter, og som har været forhindret i at udøve deres forretningsaktiviteter i den periode, hvor luftrummet har været lukket.

Danske Speditører og Danske Luftfragtspeditørers Forening (DLF) anser det for vigtigt at støtte de virksomheder, der i denne force majeure situation har haft et dokumenterbart tab som følge af askeskyen og mener derfor, at det er mest korrekt, at alle erhverv med tilknytning til flytransport omfattes på lige fod med rejseudbydere og rejseformidlere. Her tænkes ikke mindst på luftfragtspeditørerne, der har haft dokumenterbare tab direkte som følge af askeskyen.

HORESTA bemærker, at hotelbranchen herunder kongres-, konference- og mødeindustrien ikke på samme måde som f.eks. rejsebureauer og flyselskaber haft en egentlig udgift i forbindelse med lukningen af det danske luftrum i perioden 15.-21. april 2010, men at det ikke er ensbetydende med, at branchen ikke har været berørt af lukningen af luftrummet. Udover rejsebureauer og flyselskaber er det HORESTAs opfattelse, at hotel/konference- og mødeindustrien er den branche, som har været hårdest ramt af lukningen af luftrummet. HORESTA anerkender, at branchen ikke er omfattet af nærværende lovforslag, men finder samtidig, at det tab, som den i forvejen pressede branche har lidt som følge af askeskyen, er endnu et incitament til at kigge på de mere generelle økonomiske rammevilkår for branchen.

Forbrugerrådet bemærker, at rådet går ud fra, at det vil være en forudsætning for, at et selskab kan komme i betragtning til den foreslåede statsgaranti, at det pågældende selskab rent faktisk har levet op til sine forpligtelser i medfør af EU-reglerne om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning, aflysning og lange forsinkelser.

### **Kommentar**

*Vulkanudbruddet i Island og lukningen af det danske luftrum har haft økonomiske følgevirkninger for især luftfartsselskaberne og rejsebranchen. Luftfartsselskaberne skønner, at deres tab udgør op til 800 mio. kr. Rejsebranchen skønner, at deres tab vil være mindst 80 mio. kr. Beløbene kan dog vise sig at være endnu større, når rejsebureauerne har modtaget alle regninger.*

*Luftfartsselskabernes og rejsebureauernes udgifter relaterer sig ikke alene til tabt omsætning, som det formentlig primært vil være tilfældet for tilknyttede brancher og virksomheder. Luftfartsselskabernes og rejsebureauernes udgifter hænger også sammen med, at de har haft en række udgifter til at sørge for passagerer, som har været strandet på en destination pga. lukningen af luftrummet. De har således afholdt forskellige meromkostninger i forbindelse med ophold og forplejning til passagerer i den periode, de har været strandet i udlandet.*

*Virksomheder i andre erhverv har også været berørt, men ikke så omfattende, ligesom de heller ikke har haft tilsvarende meromkostninger i forhold til strandede passager.*

*Lovforslagets anvendelsesområde er derfor begrænset til luftfartselskaber og rejsebureauer, jf. lovforslagets § 2.*

*Rejsegarantifonden omfatter dansk etablerede flyselskaber og pakkerejsearrangører, som kun kan drive virksomhed i Danmark, hvis de har ladet sig registrere i Fonden og har stillet en omsætningsbestemt garanti.*

*Det indebærer i praksis, at også internationale flyselskaber kan være etableret i Danmark, og dermed registreret hos Rejsegarantifonden og således også omfattet af nærværende ordning. I praksis vurderes det dog at være et begrænset problem, idet der alene kan stilles garanti for op til 80 pct. af den tabte omsætning på det danske marked.*

## **3.2. Opgørelsen af virksomhedernes tab**

### **3.2.1. § 4, stk. 1: Perioden**

Cimber Sterling A/S vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt allerede i loven at udvide perioden, idet luftrummet over Europa også har været delvist lukket efter d. 21. april 2010.

DI konstaterer med tilfredshed, at loven giver mulighed for garantier for såvel eksisterende som nye lån, samt at der i forslaget er taget højde for lignende fremtidige situationer. DI bemærker desuden, at det fremgår af § 4, at der kan opnås statsgaranti for tab som følge af lukningen af luftrummet i perioden 15. april til 21. april 2010. Det er uklart, hvorvidt der hermed menes, at statsgarantier kun kan opnås, hvis tabet har fundet sted i den nævnte periode, eller hvorvidt statsgarantier kan omhandle tab, der er forårsaget af lukningen i perioden. I praksis optræder tab også i den efterfølgende periode, og DI anbefaler derfor, at periodeafgrænsningen defineres således, at omsætningstab og careomkostninger, der udløses i perioden efter den 21. april 2010 også kan omfattes.

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RID) bemærker, at omsætningen hos rejsearrangørerne også i dagene efter genåbningen af luftrummet stærkt påvirket af askeskyens ”hærgen”.

### **Kommentar**

*Kravet i Kommissionens garantimeddelelse for opgørelse af tabet er bl.a., at tabet skal kunne opgøres konkret og præcist på forhånd. Forventningen er, at en opgørelsesperiode, der også medtager en recovery-periode, vil gøre selve tabsopgørelsen mindre gennemskuelig, hvorfor Kommissionen kan forventes at stille høje krav til kausaliteten mellem tabet i recovery-perioden og selve vulkanudbruddet. Ud fra de foreløbige drøftelser med Kommissionen, har Kommissionen også gjort det klart, at man i et sådan tilfælde vil stille høje krav til afgrænsningen af længden*

*på denne recovery-periode samt, at der også fraregnes evt. stigninger i omsætningen i perioden umiddelbart efter luftrummet blev åbnet igen.*

*Det er derfor den umiddelbare vurdering, at en udvidelse af opgørelsesperioden for omsætningstab udover de 6 dage vil være vanskelig at kan rumme indenfor en markedskonform ordning, jf. Kommissionens garantimeddelelse.*

### **3.2.2. § 4, stk. 2: Tabsopgørelsen**

Cimber Sterling A/S bemærker, at tabsopgørelsen kun omfatter omsætningstab på det danske marked. Da de fleste luftfartsselskaber opererer internationalt foreslår Cimber Sterling A/S, at afgrænsningen udvides til at omfatte omsætningstab på alle markeder, hvor der har været tab. Den foreslåede referenceperiode til tabsopgørelsen er ikke hensigtsmæssig. Cimber Sterling A/S foreslår derfor, at tabsopgørelsen kan ske på baggrund af den daglige omsætning i perioden fra 1. april til 15. april 2010.

DI bemærker, at der ved opgørelse af tab efter lovforslagets § 4, stk. 2, nr. 1, tillægges den opgjorte difference en kompensation for meromkostninger svarende til 20 pct. af omsætningstab. Af bemærkningerne fremgår det, at de 20 pct. relaterer sig til selskabernes care-omkostninger. Baseret på DIs oplysninger, er 20 pct. lavt sat som dækning for care-omkostninger. Procenten bør derfor øges til mindst 30 pct.

Dansk Rejsebureau Forening (DRF) bemærker, at § 4, stk. 2, og bemærkningerne hertil ikke står lysende klart, og at det vil være formålstjenstligt at udspecificere § 4, så det er mere klart, hvordan omkostningerne kan beregnes. Samtidig gøres opmærksom på, at en omsætning sammenlignet med en tidligere måned i 2010 eller alternativt 1. kvartal i 2010 ikke giver et fyldestgørende billede af de enkelte rejsevirksohmheders tab, da omsætningen i de tidligere måneder i 2010 ikke kan sammenlignes med omsætningen i april 2010.

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RID) bemærker, at § 4 stk. 2 litra 1 og 2, indeholder og sammenblander 2 parametre for henholdsvis sammenligningsperiode og meromkostninger. RID foreslår, at rejseudbydere bør kunne vælge periode og tabopgørelsesmetode. Det betyder i praksis, at rejseudbydere 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 rejseudbydere kunne vælge, om de vil anvende en fast skabelonsats eller de realiserede nettomeromkostninger ved opgørelsen af det samlede tab.

RID bemærker vedr. beregning af nettomeromkostninger, at der i bemærkningerne til lovforslaget er angivet eksempler på både meromkostninger og sådanne situationsspecifikke besparelser, som skal fratrækkes i bruttomerkostningerne. 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 merud-

gifter til ekstraordinær hjemtransport af passagererne kan indgå i beregningen af meromkostninger. 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.

### **Kommentar**

*Selskabernes tab opgøres således, at der kan medregnes dels tabt omsætning, dels meromkostninger til fx indkvartering af strandede passagerer, som skyldes lukningen af luftrummet.*

*Referenceperioden for beregning af omsætningstab er enten måneden forud eller 1. kvartal 2010. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at operere med en referenceperiode på 1. – 15. april 2010, da denne periode omfatter påsken, som traditionelt er en periode med højere omsætning, og derfor ikke vil være et retvisende udgangspunkt for en sammenligning.*

*Selskaberne kan vælge at opgøre deres tab på meromkostninger på to måder. Enten ved at opgøre deres omsætningstab og dernæst tillægge 20 pct. til kompensation af meromkostninger, eller ved at tillægge dokumenterbare, situationsspecifikke meromkostninger. Hvis selskabet således ikke mener, at 20 pct. er tilstrækkeligt, kan selskabet vælge at dokumentere meromkostningerne og basere beregningen herpå.*

*For så vidt angår RIDs kommentar om beregning af nettomeromkostninger bemærkes, at lovforslagets bemærkninger indeholder eksempler på situationsbestemte meromkostninger, der kan medregnes i forbindelse med opgørelse af virksomhedernes tab. Disse eksempler er ikke udtømmende. Afgørende er, at der skal være tale om meromkostninger, som er en følge af lukningen af luftrummet i den pågældende periode. Det vil bero på en konkret vurdering, om der er tale om sådanne meromkostninger.*

*Økonomi- og erhvervsministeren vil stille et ændringsforslag, som præciserer, at selskaberne kan vælge at opgøre tabet således: Ift tabt omsætning kan beregningen heraf baseres på en opgørelse af tabet i den periode, luftrummet var lukket, set i forhold til en referenceperiode, der enten er måneden forud eller 1. kvartal 2010. I forhold til meromkostninger kan selskaberne vælge enten at lægge 20 pct. til det beregnede omsætningstab, eller at tillægge de dokumenterbare, situationsspecifikke meromkostninger.*

### **3.2.3. § 4, stk. 3: Nedre grænse**

DI bemærker, at det fremgår af § 4, stk. 3, at der ikke kan stilles garanti for lån optaget til dækning af tab, der udgør mindre end 100.000 kr. DI anbefaler, at denne grænse sænkes til 50.000 kr., idet luftfartsbranchen også består af en række helt små virksomheder.

**Kommentar**

*Grænsen på 100.000 kr. skal bl.a. ses i lyset af, at det for både pengeinstitutterne og den enkelte virksomhed ikke vil kunne betale sig at ansøge om garanti for helt små tab – hverken i forhold til tid eller omkostninger. Med en grænse på 100.000 kr. er det forventningen, at man stadig kan hjælpe de i øvrigt sunde virksomheder, hvis økonomi er presset, fordi det danske luftrum blev lukket i en periode. En lavere mindstegrænse vurderes umiddelbart at ville indebære en præmiebetaling, som ikke står mål med det beløb, der søges om garanti for. Dette hænger sammen med, at garantiordningen skal følge Kommissionens retningslinier på området. Det betyder, at alle omkostninger skal være dækket af præmieindtægter, som selskabet skal betale for en statsgaranti. Præmien skal fastsættes efter en individuel risikovurdering af selskabet og udgør en procentdel af garantibeløbet afhængig af den individuelle risikovurdering af det pågældende selskab. Det vil således ikke umiddelbart være muligt eksempelvis at fastsætte en særlig lav (attraktiv) præmie for et forholdsvist lavt garantibeløb.*

**3.3. Ansøgning om statsgaranti****§ 5**

Cimber Sterling A/S bemærker, at på grund af tab forårsaget af lukning af luftrummet kan rejseudbydere og rejseformidlere være ramt på kreditværdigheden, hvis vurdering af denne foretages efter indregning af disse tab. Det vil være hensigtsmæssigt at tillade kreditvurdering på baggrund af situationen før indregning af konsekvenserne at lukning af luftrummet, i det omfang det kan være foreneligt med Kommissionens garantimeddelelse, idet det bemærkes, at det af Informationsnoten til Kommissionen fra M. Kallas m.fl., 27. april 2010 fremgår, at Kommissionen vil "examine favourably, within the framework of State aid rules, support measures by Member states".

**Kommentar**

*Under de hidtidige drøftelser med Kommissionen vedrørende den danske garantiordning har Kommissionen givet udtryk for, at kreditvurderingen skal være så aktuel som mulig ift garantistillelsen. Formålet med kreditvurderingen er netop at sikre en markedskonform præmie, der ikke indebærer statsstøtte, herunder at sikre, at kreditvurderingen giver et retvisende billede af, hvilken risiko bankerne tager ved at give lånet og staten ved at stille garantien, og at dette reflekteres i præmien. I lyset af dette og Kommissionens udmelding vedrørende en så aktuel kreditvurdering som mulig, synes det ikke umiddelbart at kunne rummes i Kommissionens garantimeddelelse, at kreditvurdering for tab i forbindelse med askeskyen foretages inden lukningen af luftrummet pga. askeskyen.*

**3.4. Rammer for garantistillelse****3.4.1. § 7, stk. 2: Stiftelsesprovision**

DI bemærker, at det fremgår af bemærkningerne til § 7, stk. 2, at Vækstfonden fastsætter en stiftelsesprovision på 2 pct. til dækning af fondens omkostninger i forbindelse med administration af ordningen. Sammen-



holdt med forrentning af lån og risikopræmie bliver der tale om meget dyre ordninger. DI anbefaler derfor, at provisionsberegningen følger aktuelt tidsforbrug i den enkelte sag.

Dansk Rejsebureau Forening (DRF) bemærker, at § 7, stk. 2 lægger op til en meget krævende betaling for garantistillelsen, som i sig selv kan være problematisk for en rejsevirkksomhed, der ønsker at benytte sig af lovens muligheder. En risikopræmie på min. 2,57/3,17 pct. og i værste fald 7,5/7,9 pct. af det lånte beløb i det første år vurderes i sig selv at ville begrænse antallet af låneansøgere.

### **Kommentar**

*Den foreslåede garantiordning er tænkt som en hjælp til de selskaber, som rent likviditetsmæssigt er pressede efter lukningen af luftrummet.*

*Ordningen er rettet mod kreditværdige selskaber, som blot har brug for et ekstra sikkerhedsnet. Statsgarantien kan i den forbindelse være med til at sikre opretholdelsen af eksisterende lån og kreditter, eller at pengeinstituttet vil yde nye lån. Alt sammen for at komme igennem den midlertidige likviditetskrise.*

*For at være markedskonform skal garantiordningen følge Kommissionens retningslinier på området. Det betyder, at alle omkostninger til implementering, løbende administration, dækning af tab mv. skal være dækket af præmieindtægter. Den præmie, som selskabet skal betale for en statsgaranti, skal fastsættes efter en individuel risikovurdering af selskabet. Præmien udgør en procentdel af garantibeløbet afhængig af den individuelle risikovurdering af det pågældende selskab.*

*Da det er uvist, hvor mange selskaber der vil benytte sig af ordningen, er det vanskeligt på forhånd at komme med præcise tal for, hvor høje præmiesatserne vil blive.*

*Ved garantistillelse for nye lån forventes den årlige præmie-sats for selskaber med den højeste kreditkvalitet at være ca. 0,57 pct. af garantisummen, mens selskaber med den laveste kreditkvalitet, der dog stadigvæk er kreditværdige, forventes at skulle betale ca. 5,5 pct. af garantisummen årligt i risiko-præmie.*

*Ved garantistillelse for eksisterende lån indebærer Vækst-fondens kontrol med kreditvurderingen, at risikopræmien bliver højere grundet administrationsomkostninger forbundet med kontrollen. I denne situation forventes den årlige præmiesats for selskaber med den højeste kreditkvalitet at være ca. 3,17 pct. af garantisummen, mens selskaber med den laveste kreditkvalitet, der dog stadigvæk er kreditværdige, forventes at skulle betale ca. 7,9 pct. af garantisummen årligt i risikopræmie.*

*Disse forventede tal er beregnet ud fra en forudsætning om, at lånevolumen er 300 mio. kr.*

*Da omkostningerne ved at administrere ordningen til en vis grad vil være konstante, uanset om der er stillet garanti for 10 mio. kr. eller 800 mio. kr., vil det kunne have indflydelse på præmiernes størrelse.*

*Så hvis lånevolumen bliver mindre end 300 mio. kr., vil risikopræmierne kunne blive højere. Og omvendt vil risikopræmierne kunne blive mindre, hvis lånevolumen bliver højere.*

*Økonomi- og erhvervsministeren vil tilstræbe at sikre de lavest mulige præmiesatser inden for de gældende regler. Blandt andet for at sikre de lavest mulige præmier er Vækstfonden foreslået som operatør på ordningen. Vækstfonden har for nuværende et set-up og forretningsystem samt erfaringer fra lignende garantiordninger, som kan bidrage til sikre en hurtig og effektiv udmøntning af ordningen. Det eksisterende set-up og forretningsystem vil således bidrage til at administrationsomkostningerne kan holdes på et minimum, og derved vil præmiesatserne kunne holdes så lave som muligt.*

#### **3.4.2. § 8, stk. 2: Anden sikkerhedsstillelse**

Cimber Sterling A/S bemærker, at det i langt de fleste tilfælde ikke vil være muligt at få tidligere långivere til at aflevere noget af sin sikkerhed til en bank, der yder et nyt statsgaranteret lån, og foreslår derfor, at § 8, stk. 2, udgår.

#### **Kommentar**

*Hvis der ydes statsgaranti for et eksisterende lån, for hvilket der er stillet anden sikkerhed, forudsættes det, at den anden sikkerhed for lånet oprettholdes efter garantistillelsen, således at den anden sikkerhed uændret dækker også den del af lånet, der skal sikres med statsgarantien.*

*Hvis statsgarantien derimod skal stilles for et nyt lån, således at pengeinstituttets engagement med virksomheden forhøjes tilsvarende, skal den eksisterende sikkerhed ikke nødvendigvis udstrækkes til også at dække det nye lån, hvis der er stillet separat og tilstrækkelig sikkerhed for det nye lån.*

*Det er vedrørende kravet om ligelig fordeling af anden sikkerhedsstillelse relevant, at fordelingen af anden sikkerhed skal ske i forhold til risikofordelingen på det pågældende lån, dvs. i forholdet 80/20.*

#### **3.5. Administration af ordningen**

##### **§ 10, stk. 2:**

Cimber Sterling A/S foreslår, at afgørelser truffet af Vækstfonden skal kunne påklages til Erhvervsankenævnet.

DI anbefaler, at der i loven indlægges en maksimal tidsgrænse for Vækstfondens behandling af garantianmodninger (lovforslagets § 10). Vækstfondens behandlingstid bør naturligvis være så kort som mulig.

### **Kommentar**

*I forhold til Cimber Sterling A/S's kommentar bemærkes, at ifølge de eksisterende regler for Vækstfondens administration kan bestyrelsens afgørelser ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Den nye garantiordning ses ikke at medføre noget umiddelbart behov for at ændre herved.*

*I forhold til DI's kommentar bemærkes, at garantiordningen er sammensat på en måde, der gør, at Vækstfondens administration vil være meget begrænset.*

*Vækstfonden skal således træffe afgørelse om tilsagn eller afslag på ansøgninger om garanti på grundlag af objektive kriterier samt pengeinstituttets kreditvurdering. Vækstfonden skal alene foretage en skønsmæssig vurdering i forbindelse med indplacering i risikoklasser, fastsættelse af risiko-præmie, og for eksisterende lån også kontrol af pengeinstituttets kreditvurdering.*

*Hvis ansøgningen vedrører statsgaranti for et nyt lån, vil pengeinstituttet kunne anvende Vækstfondens elektroniske garantisystem, og pengeinstituttet kan evt. selv generere en garantipolice. Her er der tale om få minutter eller evt. et par dages sagsbehandling, hvis Vækstfonden skal sende en garantipolice.*

*Hvis statsgarantien skal ydes til et eksisterende lån, skal Vækstfonden vurdere ansøgningerne individuelt. Vækstfonden forventer, at sagsbehandlingstiden normalt vil kunne holdes nede under 2 uger. Dog kan der forventes længere behandlingstid, hvis Vækstfonden modtager et stort antal ansøgninger inden for en kortere periode.*

### **3.6. Territorial gyldighed**

DI bemærker, at det fremgår af forslaget § 14, at loven ikke skal gælde for Grønland og Færøerne. DI gør opmærksom på, at grønlandske og færøske luftfartsselskaber opererer under dansk koncession, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. DI lægger således til grund, at grønlandske og færøske luftfartsselskaber kan gøre brug af ordningen, i det omfang disse måtte anmode om det.

### **Kommentar**

*De grønlandske og færøske luftfartselskaber, som har licens eller koncession fra Statens Luftfartsvæsen eller registreret i Rejsegarantifonden, vil være omfattet af ordningen.*

### 3.7. Øvrige bemærkninger

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) bemærker vedrørende rejsebureauernes omkostninger afholdt på vegne af kunder, der har købt en pakkerejse og dermed er omfattet af Pakkerejseloven, at Pakkerejsenævnet har udtalt, at det efter nævnets vurdering er rejsebureauet, der er forpligtet til at dække de ekstraomkostninger, som opstår på grund af f.eks. manglende hjemrejsemulighed. Det er Pakkerejsenævnets betragtning, at der for pakkerejsearrangøren gælder en "omsorgsforpligtelse" i forhold til kunden, der indebærer, at det er rejsebureauet, der skal betale for indkvartering og forplejning også i tilfælde af force majeure. Denne betragtning er DRF uenig i, men domstolene har endnu ikke taget stilling hertil – det er således ifølge DRF uafklaret, om rejsebureauerne har en sådan forpligtelse efter pakkerejseloven, hvilket DRF vurderer bør fremgå af lovens bemærkninger.

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RID) ønsker en snarlig drøftelse og afklaring af rejseudbydernes skærpede ansvar, herunder omfanget af rejseudbydernes ansvar over for de rejsende i sådanne force majeure-lignende situationer, samt muligheder for forsikring af det skærpede ansvar, herunder hvilke muligheder staten har for at medvirke til etablering og opretholdelse af forsikringsordninger, der kan afbøde de økonomiske konsekvenser ved fremtidige force majeure-lignede hændelser.

#### Kommentar

*Økonomi- og Erhvervsministeriet er enig med DRF i, at det ikke med dette lovforslag er tænkt defineret, i hvilket omfang det følger af pakkerejseloven, at pakkerejsearrangørerne har en egentlig lovmæssig pligt til at dække kunders ophold og forplejning i den periode, de har været strandet i udlandet. Det, der lægges vægt på i dette forslag, er, at rejsebureauerne i forbindelse med lukningen af luftrummet har haft en række dokumenterbare meromkostninger i forbindelse med strandene passagerer. Det disse meromkostninger, der kan medregnes ved opgørelse af det tab, der kan søges om statsgaranti for.*

*Vedr. det fremtidige perspektiv for rejseudbydernes skærpede ansvar bemærkes, at de relevante regler på området har baggrund i dels Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning og lange forsinkelser, dels pakkerejseloven, jf. lov nr. 472 af 30. juni 1993. Sidstnævnte har baggrund i Rådets direktiv af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, 90/314/EØF, som pt. er under revision.*

*Ift. forordningen om denied-boarding kan oplyses, at Kommissionen har fået et konsulentfirma til at foretage en undersøgelse heraf. Undersøgelsesrapporten er offentliggjort i EU den 22. marts 2010. I relation til askeskyerne, anfører Kommissionen, at den fortsat vil overvåge situationen og foreslår i sin kommende revision af forordningen at tage erfaringerne fra askeskyerne med i betragtning.*

*Regeringen vil følge arbejdet og tage stilling til behovet for evt. ændringer i dansk lovgivning i takt med udviklingen.*

*Vedr. forsikring af det skærpede ansvar bemærkes, at det har været drøftet med rejsebranchen, om det er muligt at finde en løsning på eventuelle fremtidige lignende situationer i regi af en forsikringsordning. Økonomi- og Erhvervsministeriet vil se nærmere på spørgsmålet, og vil gå i dialog med de relevante parter herom.*

#### **4. Oversigt over hørte organisationer m.v.**

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmarkedets Til-lægspension (ATP), BARD, Danish Venture Capital and Private Equity Association, Danmarks Nationalbank, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danske Biludlejere, Dansk Erhverv, DI, Danske Advokater, Feriehusudlejernes Branche-forening, Forbrugerrådet, Finans og Leasing, Finansforbundet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RID), Finansrådet, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen Registrerede Revisorer, Forsikring & Pension, IATA, Lokale Pengeinstitutter, Lønmodtagernes Dyrtidsfond (LD), Pakkerejse-Ankenævnet, Regionale Bankers Forening, Rejsegarantifonden, Rigsrevisionen, Statens Luftfartsvæsen og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

**Følgende organisationer m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget** Cimber Sterling A/S, Dansk Erhverv, DI Transport, Danske Speditører og danske Luftfragtspeditørers Forening (DLF), Danmarks Rejsebureau Forening (DRF), Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RID) og HORESTA.