



Erhvervs- og Vækstminister Annette Vilhelmsen
Erhvervs- og Vækstministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Den 6. juni 2013

Kære Annette Vilhelmsen

Vedr. Lov om en rejsegarantifond

Rejsearrangører i Danmark (RID) har med interesse fulgt den politiske debat om en ændring af lov om en rejsegarantifond; senest forhandlingerne i Folketinget den 28. maj om Enhedslistens beslutningsforslag B117.

RID repræsenterer den danske charterbranche, og vores medlemmer sender hvert år over 1 million danskere på ferie med fly i udlandet. Rejsegarantier er således en problematik, som ligger vores medlemmer stærkt på sinde.

Vi finder det derfor også naturligt, på branchens vegne, at rette denne henvendelse og appel til dig i egenskab af også rejsebranchens minister.

Stort set alle, der har kendskab til den nuværende lov om en rejsegarantifond, er enige om, at den nuværende lovgivning er uholdbar. Rejse- og luftfartsbranchen deler denne opfattelse. Forbrugerne deler denne opfattelse. Fra mit mangeårige virke som bestyrelsesmedlem i Rejsegarantifonden har jeg et førstehåndskendskab til den nuværende lovs anvendelighed og uhensigtsmæssigheder. Og fra talerstolen udtrykte ingen af ordførerne et ønske om at opretholde tingenes status quo.

Spørgsmålet er naturligvis, hvad der kræves, og hvordan man kan etablere en ordning, som balancerer forbrugernes behov for tryghed med både fly- og rejsebranchens behov for at kunne udøve og udvikle sit virke på rimelige og velafbalancerede vilkår.

Det er ikke en nem opgave. Der er ingen såkaldte snuptagsløsninger, som det også fremgår af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens evaluering af lov om en rejsegarantifond (ERU alm. del bilag 256), som bl.a. RID har været bidrager til.

Vi vil imidlertid gerne kommentere nogle af de synspunkter og tilkendegivelser, som blev fremsat under folketingsdebatten i sidste uge. For naturligvis skal der i debatten være plads til politiske, ideologiske og interesse-mæssige forskelligheder. Men i en, for både branche og forbrugere, så vigtig sag som denne er det vigtigt, at debatten og beslutningerne bygger på faktuelle forhold.

National lovgivning vs EU lovgivning

Det blev under debatten fremført, at rejsegarantiforhold bør varetages af og ensrettes via EU frem for som national særlovgivning. Eksempelvis som del af pakkerejsedirektivet.

Ideen lyder besnærende. Rejse- og luftfartsindustrien er international og bør som udgangspunkt også reguleres af internationale regler; også hvad rejsegarantier angår.

Imidlertid kan Danmark, hvad dette synspunkt angår, næppe hente støtte i de rejse- og luftfarts-politiske og juridiske reguleringer, som ligger i kortene for de kommende år.

EU's Vice-præsident og Kommissær for transport, Siim Kallas, har som bekendt her i foråret offentliggjort Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004. Forordningen, som handler om passagerrettigheder ved forsinkelse og aflysning af fly, indeholder intet om rejsegarantier. EU's generaldirektorat for transport har bekræftet, at dette hverken er tilfældet eller intentionen.

Hvad angår pakkerejsedirektivet, har Kommissionen også her i foråret offentliggjort et forslag til nyt direktiv. Forslaget indeholder, i lighed med det nuværende direktiv, bestemmelser om, at rejsende på en pakkerejse skal være fuldt dækkende i tilfælde af rejsearrangørens konkurs. Direktivet angiver udtrykkeligt, at det handler om rejseudbydere; ikke om luftfartsselskaber, som sælger en flybillet.

For de kommende år er der således ingen naturlig EU-retlig regulering, som kan adressere den aktuelle problemstilling. En henvisning til EU synes således næppe i sig selv at være en farbar løsningsmodel. Vi har et problem i Danmark. Vi må finde en løsning i Danmark.

Vanskelig håndhævelse

Både B117 og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen omtaler indførelse af en obligatorisk passagerafgift på 5 kr. til dækning af de rejsendes forudbetalinger som en mulig løsning på en øget forbrugerbeskyttelse.

Under debatten i Folketingssalen blev det fra flere sider anført, at det ikke er muligt eller kun yderst vanskeligt at håndhæve en sådan bidragspligt over for store udenlandske flyselskaber. Bl.a. fordi man ikke kan håndhæve dansk lovgivning i andre lande.

Heldigvis behøver virkeligheden ikke at se så sort ud. For allerede i dag betaler flyselskaberne – både de danske og de udenlandske – en passagerafgift (samt handlingsafgift og securityafgift), som opkræves af de danske lufthavne. Taksterne varierer lidt mellem lufthavnene men udgør i størrelsesordenen 100 – 150 kr. pr. passager. Takstregulativerne er godkendt af Trafikstyrelsen.

Det betyder, at indførelse af en rejsegarantiafgift på 5 kr. pr. passager ikke kræver særlige indsatser eller retshåndhævelse i udlandet. Det kræver heller ikke etableringen af et nyt kontrol- og opkrævningsorgan. Det er blot at regulere passagerafgifterne, som opkræves i forvejen.

Konkurrenceevnen og efterspørgslen påvirkes

Det blev under debatten om beslutningsforslaget fra flere sider anført, at konkurrenceevnen vil blive påvirket negativt ved indførelse af en passagerafgift. Konsekvenserne blev illustreret af synspunkter om, at indførelse af en 5 krs afgift vil flytte ruter og passagerer til Hamburg, Sydsverige m.v.

Charterbranchen kan næppe forestille sig, at forhøjelse af passagerafgiften med 5 kr. vil have den store indflydelse på efterspørgslen efter flyrejser ud af Danmark. I modsat fald burde man måske reagere på og reducere de i forvejen forholdsvis høje passagerafgifter i lufthavnene.

Der har for charterrejsearrangørerne igennem en årrække været indført et 5 krs henholdsvis et obligatorisk 20 krs rejsegarantibidrag for alle passagerer. Bidraget er nu afskaffet, fordi de store kontante indbetalinger heraf fra charterrejsearrangørerne gennem årene har opbygget Rejsegarantifondens formue, som i dag er på ca. 80 mio. kr.

De konkrete erfaringer med 5 krs og 20 krs bidragene var, at indførelsen ikke gav færre passagerer eller ruter. Bidragene havde til gengæld en vis negativ effekt på rejsearrangørernes indtjening, men det er en helt anden historie.

Det er også værd at bemærke, at Skatteministeriets analyse af passagerafgiftens konsekvenser for nogle år siden bl.a. konkluderede, at afgiften på dengang kr 75 havde en negativ effekt på 2-3%. Må vi forsigtigt antyde, at indførelse af et 5 krs garantibidrag må skønnes at have en negativ effekt på højst 0,2-0,3% - hvis nogen overhovedet.

Hvad angår synspunktet om, at en 5 krs afgift vil påvirke konkurrencekraften og være en negativ konkurrenceparameter fordi rejserne bliver dyrere, kan man, udover ovenstående konstateringer, anføre, at ingen i hverken fly- eller rejsebranchen eller blandt forbrugerorganisationerne har været fortalere for at pålægge forretningsrejsende, og herigennem erhvervslivet generelt, en ekstra omkostning. Beskyttelsesbehovet gælder alene de ferierejsende.

Derfor kunne en farbar vej for en velafbalanceret og let administrerbar løsning formentlig være at omfatte ferierejsende og friholde forretningsrejsende.

Vi skal gerne være de første til at medgive, at det er vanskeligt at sondre mellem de to rejseformer, bl.a. fordi der findes en række situationer, som kombinerer forretnings- og ferieformålet. Denne vanskelighed bør dog kunne løses; navnlig hvis det er den eneste reelle knast i forhold til en ny rejsegarantimodel.

Hellere lave en ordning, som tager sigte på de ferierejsende og så leve med nogle gråzoner, end at give op i forsøget på at finde en løsning, som tager sigte på de egentlige beskyttelsesbehov.

Rejsegarantier og sikkerhedsstillelse

Det er en almindelig regel i dansk retspraksis, at man kun skal sikre og forsikre sig én gang mod samme hændelse eller skade. Det gælder naturligvis også i denne sag. Her har hverken Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens evaluering, B117 eller debatten i Folketinget forholdt sig særligt tydeligt til problemstillingen med pakkerejsearrangørernes nuværende garantier.

Fokus har primært været på flyselskabernes forhold uagtet, at et meget stort antal ferierejsende kommer til flyselskaberne via deres charter/pakkerejsearrangør, som hæfter over for passagererne, og som allerede har stillet garanti for passagererne.

Det hjælper naturligvis ikke de mange danskere, som ikke benytter en rejsearrangør, men som arrangerer og booker deres ferie selv. Og som taber det hele, hvis flyselskabet går konkurs, og der ikke er tegnet en konkurssikring.

En obligatorisk 5 krs ordning vil derfor være et sikkerhedsnet under alle ferierejsende med fly.

En naturlig konsekvens af en sådan obligatorisk 5 krs ordning må dog nødvendigvis være, at pakkerejsearrangørerne ikke samtidigt skal stille en garanti for den samme passager. Dette skisma er det helt afgørende at få løst i et videre lovarbejde.

Allerede ved den nuværende ordning er en særlig dimension af garantiurimelighederne, at charterarrangørerne i dag stiller markant højere garantier end andre former for udbydere af pakkerejser. Baggrunden er, at risikoen for charterrejser for en del år siden var forholdsvis højere end de andre rejseformer, fordi charterrejser skulle betales lang tid inden afrejse, mens andre rejser først skulle betales kort tid inden afrejse.

Sådan ser virkeligheden ikke ud i dag. Bookingmønstret har ændret sig. Og med det, risikobilledet.

Når man køber en charterrejse, betales typisk et mindre depositum ved købet af rejsen mens slutbetaling sker tættere på afrejse. Når man derimod køber f.eks. en flybillet på nettet, trækkes det fulde beløb straks på éns Dankort. Risikoen i forhold til billetprisen er her 100% fra det øjeblik, man har købt sin rejse.

Så selvom risikoen ved charterrejser er uændret i forhold til tidligere, er den øget markant på andre rejseformer. Derfor er der ikke længere grund til at opretholde kravet om skærpede chartergarantier for charterrejsearrangører, der i øvrigt har deres økonomiske forhold i orden.

Afsluttende bemærkninger

Jeg håber, ovennævnte redegørelse har medvirket til at perspektivere og nuancere nogle af de temaer og problematikker, der blev gjort til genstand for behandling i Ministerens og ordførernes indlæg ved debatten om B117.

I lyset af at den nuværende retstilstand næppe er holdbar, håber vi samtidig, at Ministeren vil bane vej for og aktivt understøtte, at Folketingets Erhvervs- Vækst- og Eksportudvalg får mulighed for at arbejde videre med de af elementerne i B117, der kan findes et flertal for. Og gerne under hensyntagen til de ovenfor anførte betragtninger.

Målet må være, at der kan udarbejdes en beretning eller betænkning, der kan udgøre den politiske ramme om en fremsynet rejsegarantiordning, der kan tilgodese de ferierejsendes beskyttelsesbehov samtidigt med, at rejse- og luftfartsbranchens udviklingsmuligheder og konkurrencevilkår ikke forringes eller sættes under yderligere pres.

RID tilsiger hermed Ministeren, departementet/turisme vækstteamet og Erhvervsudvalget al den bistand, der måtte skønnes behov for.

Med venlig hilsen
REJSEARRANGØRER I DANMARK

Henrik Specht
Direktør

CC: Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg.

Fakta:

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

*Formand: Adm. direktør Jan Vendelbo, Spies
Direktør: Henrik Specht, RID*

RIDs medlemmer sendte i 2012 ca. 1,1 million ferierejsende ud af Danmark – svarende til ca. 85% af det samlede chartermarked.

Se tillige **www.rejsearrangorer.dk**