

Løsningsforslag til rejsebranchens hjælpepakke

1. Hjælpepakke eller lån

Man må først og fremmest skelne mellem, om det her er en hjælpepakke til rejsebureauerne, som skal medvirke til at forbedre likviditeten hos rejsebranchen i form af et lån, eller om det er et lån for at sikre forbrugerbeskyttelsen i disse ekstraordinære tider. Hvis der ikke havde været det særlige forbrugerbeskyttelseskrav, kunne rejsebranchen muligvis nøjes med de almindelig hjælpepakker søsat af Folketinget. Der er kun behov for en særlig hjælpepakke, fordi der er et særlig krav overfor os, som ikke gælder andre brancher.

Flere erhvervsordførere og erhvervsministeren selv sagde d. 30. april 2020 i Folketinget, at det var en særlig ordning for rejsebranchen. Hermed hentydes, at Folketinget selv mener, at de hjælper rejsebranchen ekstraordinært. Implicit siges det, at hvis Folketinget tager skridtet videre med for eksempel tilskud, så vil andre brancher herefter også kræve lignende hjælp, der formodentligt ikke ville være muligt at imødekomme. Det er derfor vigtigt at pointere, at hvis man havde suspenderet pakkeloven og tilbudt forbrugeren et fradrag eller tilskud direkte - ligesom man valgte at suspendere epidemiloven, der ville havde givet rejsebranchen mulighed for erstatning (jvf. Lars Boje Mathiesens tale i Folketinget d. 30. april 2020) - så havde man ikke stået med denne ekstraordinær situation. Det havde også været administrativt nemmere og sparet alle – inkl. Folketinget - en masse tid og penge. Det kan dog stadigvæk nås, hvis der er politisk vilje for det.

2. Grundlæggende problemstilling og bæredygtig løsning

Den grundlæggende problemstilling i alt det her er derfor den særlige forbrugerbeskyttelse, som man har skruet sammen i Danmark. Det er IKKE forbrugerbeskyttelsen rejsebranchen er imod. Tværtimod. Det er til gengæld modellen man efterhånden må erkende, som ikke er bæredygtig. Rejsebureauerne skal tilbagebetale det fulde beløb, også når det er uforskyldt, og ikke kun i tilfælde af misligholdelse. I denne ekstraordinære situation bliver man nødt til, på den korte bane, at finde en løsning udenom denne forbrugerbeskyttelse, således at forbrugeren modtager sine penge, men at hvor det samtidig heller ikke påvirker rejsebranchen negativt. Rejsebranchen har IKKE skyld i Corona-krisen, og derfor burde en decideret regning heller ikke tilfalde os. Men set i lyset af denne krise og de ændrede tilstande i forhold til dengang pakkeloven oprindeligt blev vedtaget, skal man på længere sigt også lave pakkeloven om. Hertil foreslåes, at man enten kan oprette en fond, hvor der bidrages med et fast beløb pr. solgt rejse for at sikre dækning, eller der kan oprettes en privat- eller hybrid forsikringsmodel, hvor for eksempel 50% er dækket af en fond og 50% er en selvrisiko forbrugeren har, der endvidere kan dækkes af private forsikringer.

Man skal huske, at regeringen ikke valgte at kalde hjemrejserne i forbindelse med lukning af grænserne for evakuering/force majeure, og derfor var det forbrugeren selv, der måtte betale for sin hjemrejse, medmindre der var tale om en pakkerejse. Forbrugere, der selv havde købt deres billetter online m.m. skulle altså selv betale, og regeringen havde hverken behov eller lyst til at dække deres beløb. Hertil blev arrangører af pakkerejser dog ekstra hårdt ramt, idet de er

påbudt at dække forbrugerens hjemrejse.

Dette skal under alle omstændigheder blive koordineret på EU-plan, da det er en fælles problemstilling.

Det forventes ikke, at pakkeloven bliver lavet om i næste uge. Men den eksisterende model er ikke bæredygtig, og det er vigtigt at få det klarlagt nu. Rejsebranchen som udgangspunkt ønsker ikke særbehandling af Folketinget, og det vil gerne sikres, at det også bliver tilfældet i fremtiden. Der spilles russisk roulette med denne eksisterende model. Fx under den berømte askeskyen for nogle år tilbage. Askeskyen kunne have været længere end de uger, som den gjorde og evt. i top højsæson periode som fx vinterferien i ugerne 6 – 8. Det ville branchen heller ikke kunne havde håndteret. Omkostningerne for askeskyen blev betalt af branchen selv (ligesom mange andre regninger med isoleret begivenheder i omverden), men det kunne have været meget værre. Det er nu på tide at prioritere behovet for, at modellen bliver lavet grundlæggende om, fordi de nuværende problemer, der står overfor rejsebranchen, herunder likviditetsproblemet, netop skyldes den model, som pakkeloven i sin eksisterende form faciliterer. Rejsebureauer skal naturligvis stadigvæk være ansvarlige for misligholdelse m.m., men forbrugeren skal ikke beskyttes ekstraordinært på bekostning af danske rejsebureauer og tilhørende arbejdspladser, og bidrag til værdikæden (lufthavn, flyselskaber, catering m.m.). Der må findes en model, hvor begge parter er beskyttede – både forbrugeren men også rejsebureauet. Forsikringselskaber har solgt forsikringer, men har valgt ikke at udbetale, med grundlag i særloven omkring pakkerejser. Det har vi også oplevet under forløbet med forskellige meldinger fra Rejsegarantifonden til rejsebureauerne omkring forsikringer. Det betyder, i praksis at forsikringselskaberne kan tjene penge på en ydelse de reelt ikke leverer, hvorimod rejsebranchen bliver bedt om at tilbagebetale alt. Man kunne fristes til at spørge hvis interesser der bliver varetaget her?

3. Rejsegarantifonden og kollektiv hæftelsesprincip

Rejsegarantifonden eksisterer i princippet for at sikre forbrugeren mod tab, hvis et rejsebureau går konkurs. Der findes allerede solidaritet på det punkt, men der hæftes ikke kollektivt. Der bidrages baseret på et fast grundbeløb og bureauernes individuelle omsætning. Der er her intet element af usikkerhed, når det kommer til, hvad konkurrenten omsætter for eller i tilfælde af konkurs, og der kan derfor på forhånd budgetteres ud fra det. Hvis omsætningen falder, så falder bidraget også tilsvarende. Det gør det dog ikke i den kollektive hæftelse i forbindelse Coronakrisen. Hvis der havde været foreslået et fast beløb, kunne man forholde sig til det og budgettere i forhold til det. På trods af, at det stadig ville være konkurrenceforvridende i forbindelse med udenlandske rejsebureauer, OTA'er (online travel agencies) m.fl., da pakkerejser tilbudt af danske rejsearrangører ville være dyrere. Men heri ligger i hvert fald noget, som man kunne forholde sig til. I den kollektive hæftelsesmodel kan man ikke gøre det, fordi der ikke er tale om et fast beløb. Det eneste beløb, der er fast, er lånebeløbet.

Erhvervsministeren blandede Rejsegarantifonden ind i diskussionen op til flere gange i Folketinget, hvor han hæftede sig ved, at Rejsegarantifonden er administreret af rejsebranchen, og at der her er vane for kollektiv hæftelse. Det er ikke helt retvisende.

4. Tilskud og mulige løsning

Hele rejsebranchen lider og der er ikke udsigt til at grænserne bliver åbnet snart. I hvert fald ikke de kommende måneder. Det kan regeringen lige så godt være ærlig og erkende. Det virker meget usandsynligt, at folk kan komme på sommerferie, og det må forestilles at være begrænset, hvor meget der er blevet solgt på nuværende tidspunkt til efteråret og vinter. Derfor vil det give mening, at der først kom en opgørelse for det samlede omsætningsbeløb for rejsebranchen pr. 13. marts og frem, og hvornår det er realistisk at åbne op igen. Herefter ville man så kunne kigge på en model, hvor der er tale om reel støtte til rejsebranchen for refunderinger. Det kan for eksempel foregå som et tilskud (evt. som del af en stimuluspakke), fordi der er tale om kontante penge, som kommer tilbage i borgernes lommer, og med alt sandsynlighed bliver brugt indenfor danske grænser i den nærmeste fremtid. Hvis man kan tilbyde fradrag til håndværkere, og som nogle politikere nu foreslår, for eksempel til restaurantbesøg og lignende, så kan der også være tale om et fradrag til forbrugere, som har købt sin rejse før, eller fik afbrudt sin rejse pr. d. 13. marts 2020 og fremover. Dette fradrag ville være baseret på det beløb, som forbrugeren oprindeligt betalte for rejsen. Den danske rejsebranche kan dermed nulstilles, og hertil skabes grundlag for at lave pakkeloven om efter forhandlinger i EU-regi. En procentdel af fradraget kunne også betinges med, at den skal bruges på oplevelse- og turismeindustrien i Danmark.

Selv i det værste tilfælde kunne man lave en hybrid-model, hvor der er en procentdel af fradraget, som er et tilskud, og en procentdel, som stadigvæk skal tilbagebetales gennem rejsebureauerne i henhold til ånden i den eksisterende pakkelov. Hvis der endnu herefter findes nogle rejsebureauer, der stadigvæk måtte have likviditetsproblemer i denne forbindelse, så skal de have adgang til et statsgaranterede lån med gunstige vilkår, som det enkelte rejsebureau hæfter for individuelt. Et kollektivt lån er ligesom et tvangsægteskab, og dem er man ikke meget for i Danmark! Eller som Søren Rasmussen fra Albatros Travel udtrykte det: man beder ikke SAS om at betale Norwegian's gæld (<https://soerenrasmussen.com/regeringssnydt-en-lang-n%C3%A6se-til-rejsebranchen>). Det virker ikke sandsynligt, at staten, som medejer af SAS, vil synes det en god ide, på trods af, at Norwegian har bidraget positivt til Københavns Lufthavn.

Det er svært at forestille sig, hvem der lider under denne model. Denne vil formentlig komme til at dække samtlige rejsebureauer.

5. Et princip for alle

Det kan konstateres, at der har været mange fejl fra Erhvervsministeriet, via Rejsegarantifonden (jvf. fx artiklen: <https://www.berlingske.dk/virksomheder/kaotisk-forloeb-ministerium-fejlinformerede-coronaramte-rejsebureauer?fbclid=IwAR1-D2GpVsWBRwOrHhoefwKx6O7DbkmnLhag253GseV2K6jEphA4pyEVGjM>). Men en af de store problemstillinger i denne forbindelse er, at mens Erhvervsministeriet gang på gang har lavet om på deres vejledninger, revisorerklæringer m.m., og mens rejsebureauerne har forsøgt at indrette sig efter disse, så er der pludseligt, uden varsel, blevet lavet om på bekendtgørelsen, således, at det kun var de faktiske omkostninger, der blev dækket. Hvis dette gjaldt for alle, så var det en hel anden principiel diskussion, men her er der tale om en forskelsbehandling. Rejsegarantifonden har informeret, at de rent faktisk har refunderet det fulde beløb, i henhold til den oprindelige lov før den nye bekendtgørelse, til 15 rejsebureauer på et samlet beløb på ca.

kr. 18 millioner. Der er yderligere blevet informeret, at de IKKE bliver opkrævet det beløb tilbage. Herved ses, at der er blevet indført et først-til-mølle-princip, hvor nogle fik flere penge end andre under forskellige vilkår for den samme rejseperiode (13. marts – 13. april 2020). Det er fuldstændig uacceptabelt og konkurrenceforvridende.

6. **En regel for hele perioden**

Der skal være én hjælpepakke gældende fra d. 13. marts 2020. Erhvervsministeren har lagt op til forskellige perioder, dvs. fra d. 13. marts til 13. april og, med L181., 14. april til 10. maj. Det forestilles næsten med fuld sikkerhed, at der vil komme en tredje og eventuelt også en fjerde periode. Udover at det giver mere administration, så giver det hellere ikke mening med forskellige modeller i perioderne. Der skal være én regel gældende for hele perioden fra d. 13. marts 2020 indtil grænserne åbner op, fordi det tager udgangspunkt i situationen der er opstået med lukning af grænserne pga. Covid-19. Da forskellige rejsebureauer har forskellige sæsoner vil det endda være konkurrenceforvridende, hvis der er forskellige regler gældende for forskellige perioder.

7. **Individuel hæftelse**

Hvis man i sidste ende går videre med en lånemodel, så skal den være individuel og gældende fra d. 13. marts 2020. Rejsebranchen har fået at vide af Erhvervsministeriet via Rejsegarantifonden, at refusionsordningen ikke er et tilskud, men et lån. Under de vanlige regler for lån, giver det ingen mening, at de rejsebureauer, som ikke behøver at anvende lånet, skal deltage i tilbagebetaling af det. Hvis det skal være ånden i den seneste bekendtgørelse, der skal gøre sig endeligt gældende, så skal det være frivilligt at deltage i refusionsordningen. Herved vil det kun være dem, som reelt har brug for pengene, der vil deltage i tilbagebetalingen, og dermed vil beløbet som staten stiller til rådighed alt andet lige blive mindre. Dem som ikke søger refusionen, skal så heller ikke deltage i tilbagebetaling af lånet. Til gengæld må dem, som har behov for et likviditet til at kunne tilbagebetale deres kunder optage lån individuelt. Tilbagebetalingen og hæftelsen må så være solidarisk for dem som optager lånet, hvis det stadigvæk vurderes at den kollektiv hæftelse er den bedste model. Men det må være for dem som søger lånet og ikke andre. Der er ingen logik, og heller ikke særlig meget retsprincip i, at man skal tvinges til at optage, hæfte og tilbagebetale et lån, som man af kommercielle årsager ikke kan se som værende fordelagtig for virksomhedens drift. Havde det været et tilskud eller et lån under andre vilkår, kunne man tage stilling til det. Det kan ikke kræves, at hele virksomhedens grundlag bliver sat på spil på baggrund af, at der er andre i branchen som ikke har risikovurderet korrekt eller desværre er havnet i en uheldig situation. En virksomheds ledelse kan ikke gå med til at hæfte for en anden virksomheds manglende evne til at leve op til de eksisterende lovkrav om tilbagebetaling (jvf. evt problem nr. 3 i Søren Rasmussens (Albatros Travel) blogartikel: <https://soerenrasmussen.com/tillykke-med-den-store-hj%C3%A6lpepakke>).

Derfor, hvis man i sidste ende ikke ønsker en tilskudsmodel, så burde refusionsordningen være frivilligt, ligesom man, hvis de nødvendige kriterier opfyldes, kan søge midler hos for eksempel Vækstfonden.

*Erhvervsministeren bliver ved med at henvise til, at der er nogle, som synes, at den kollektive hæftelse er en god ide. Det er sikkert korrekt (der er dog ikke mange offentlige meldinger man ser om nogen der ønsker en kollektiv hæftelse). Men de få skal ikke holde hovedparten af rejsebranchen gidsler, specielt når hovedparten konstitueres af de små og mellemstore virksomheder. Nogle af de største aktører i den danske rejsebranche (de ni store) har også offentligt meldt ud, at de ikke synes det er en god ide og agter at melde sig ud af Rejsegarantifonden hvis der bliver pålagt en kollektiv hæftelse. Det vil være en katastrofe og derfor giver udformning af den eksisterende "hjælpepakke" ikke mening. Så hvem og hvor mange rejsebureauer er det konkret, som ønsker en kollektiv hæftelse? **Det bedes Erhvervsministeren besvare, og samtidig tage stilling til udmeldingen fra de ni store rejsebureauer, som har tilkendegivet at de agter at forlade den danske Rejsegarantifond ordning hvis der er tale om en kollektiv hæftelse, og dermed efterlade en endnu større regning til de små rejsebureauer.***

8. Behov for differentiering mellem charterbureauer og special-rejsebureauer

Generelt har der i hele denne diskussion omkring rejsebranchen været en tendens til at blande charterbureauer og special-rejsebureauer sammen. Man kunne opdele branchen i endnu flere, men opdelingen i disse to kategorier er nødvendig at forholde sig til. Charterbureauerne er i sagens natur nogle af de helt store spillere, som i de fleste tilfælde ejer hele eller flere dele af deres værdikæde. I modsætning til charterbureauerne så er special-rejsebureauerne som regel formidlere for produkter, som de har særftaler med. Dette gælder både, fly, hotel, transport på destinationen m.m. De har som regel ikke deres egne guides, og de skal ofte forudbetale. Charterbureauerne og special-rejsebureauernes kan derfor være anderledes, og at ligestille dem overfor loven vil ikke være korrekt. Der er allerede en differentiering i forhold til de krav, der stilles. Hvis det viser sig, at behovene i forbindelse med en hjælpepakke også er differentierede, så er det netop her, at man skal forskelsbehandle, så hverken den eller den anden part kommer i klemme.

9. Fremtidige udfordringer med Rejsegarantifonden

Flere rejsebureauer fik allerede inden d. 1. april 2020 en mail fra Rejsegarantifonden om, at de ønskede en periodiseret saldobalance pr. 31. marts 2020 og en prognose samt kommentarer på forudsætningerne for prognosen for driften fra 1. april til i hvert fald 30. september 2020, da Rejsegarantifonden gerne ville kende udviklingen i rejsebureauernes kapitalberedskab. Beskeden fra Rejsegarantifonden blev modtaget negativt, fordi mailen blev sendt ovenpå det overvældende stykke arbejde rejsebureauerne lige havde været igennem i forbindelse med afbrudte rejser og annulleringer. Men det er netop her udfordringen opstår. Hvis ideen om et tilskud ikke bliver taget mere seriøst, og rejsebureauernes likviditet og solidaritet bliver udhulet, så vil Rejsegarantifondens administration stadigvæk agere ud fra den eksisterende pakkedovgivning, og man kunne frygte, at de med korte varsler ville fremstille endnu flere økonomiske krav til rejsebureauerne i en periode, hvor man har nulomsætning, og hvor der endnu ikke er horisont på, hvornår de vanlige rejsemønstre finder sted igen. Dette skal løses administrativt, med klare retningslinier og med forståelse for den ekstraordinære situation vi befinder os i.

I den forbindelse er det også vigtigt at fremhæve, at rejsebranchen med lukkede grænser faktisk er ramt af en påbudt lukning, hvor der ikke er mulighed for at sælge. Derfor burde der her gives 100% udgiftskompensation (og forlænget lønkompensation, som der formentlig vil være behov for), ligesom alle andre erhverv, der også er blevet påbudt nedlukning.

10. Konklusion

Konkluderende kan det siges, at der er akut behov for tilskud til rejsebranchen da udformningen af den nuværende hjælpepakke sikrer forbrugererne deres penge, men reelt ikke hjælper rejsebureauerne. Tværtimod ødelægger det flertallet af branchens økonomi med et uoverskueligt og potentielt giftigt lån. Rejsebureauerne bliver derfor ramt af noget uforskyldt bl.a. fordi regeringen har været selektiv ved at fratage sig ansvaret selv i forbindelse med udgifter (her menes evakueringsprincippet), men lægger regningen over til rejsebranchen ifbm. afbrudte rejser. Der skal desuden være en regel gældende for hele perioden fra d. 13. marts 2020 og indtil grænserne bliver åbnet op. Udgiftsdækningen skal være gældende indtil den samme periode. Et evt. lån skal ikke være med tvunget kollektiv hæftelse, men hvor en evt. kollektiv hæftelse kun er gældende for dem, som søger refusionsordningen for at imødekomme de eksisterende regler. Der er ikke én retfærdig model, som vil kunne dække alles interesser og behov, men enhver model skal bygges op omkring retfærdighedsprincipper og almen logik. Reglerne skal ændres for fremtiden, for ikke at havne i samme situation igen i anden sammenhæng.

Diverse artikler om emnet:

- <https://www.linkedin.com/pulse/erhvervsministerens-hj%25C3%25A6lpepakke-er-aktiv-d%25C3%25B8dshj%25C3%25A6lp-s%25C3%25A6rmark-thomsen/?trackingId=zK%2B4K%2FwWTYO5Lv6nXRBabQ%3D%3D>
- https://standby.dk/rejsebureauchef-sender-video-til-erhvervsministeren/?fbclid=IwAR3YN0HnJJYqHli5Tct_Yd4Zlx8sPZX6UldKvsf-4GENFjHSL1uLJiL8tl

Brian Holm Otte

Inter Travel

Lars Gundersen

Kipling Travel

Kasper Mydtskov

Live Travel

Irfan Gilani

Lords Travel

Bjarne Lundahl

Top Tours

Jakob Ro Jørgensen

We Travel