

indflydelse på, hvor lang tid der går før fondens formue når den fastsatte størrelse.

Umiddelbart kan der således opstå en situation, hvor bidragene for pakkerejserne skal opretholdes gennem en længere periode, indtil fondens formue har nået det fastsatte højere niveau. Modsat skal de kunder, der køber flytransport og billeje i udlandet, og som tilvælger dækning af Rejsegarantifonden, betale et bidrag til fonden, uanset om fondens formue har nået den fastsatte størrelse.

Lovforslaget indebærer endvidere, at udbydere af flytransport og billeje i udlandet, som udgangspunkt skal stille garanti svarende til deres omsætning på konkursbeskyttede rejser. Garantien er individuel og skal stilles uagtet såvel bidrag pr. rejse som størrelsen af Fondens formue i øvrigt. Derudover kan Rejsegarantifonden foretage en konkret vurdering af, hvor mange forudbetalinger den pågældende rejseudbyder ligger inde med, når de skal fastsætte den omsætning, som garantien skal stilles ud fra. Det er ikke muligt at forudsige, hvor stor disse udbyderes omsætning på konkursbeskyttede rejser vil være, da det er uvist, hvor mange forbrugere der vil tilvælge konkursdækning. Derfor må garantien i første omgang baseres på et skøn. Det vurderes, at disse udbydere bør starte med at stille garanti svarende til 25 pct. af deres omsætning på flytransport og billeje i udlandet, dog max. 100 mio. kr. Når der foreligger tal for omsætning på konkursbeskyttede rejser, vil garantien efterfølgende blive reguleret.

### 3.5. Informationskampagne

Det er vigtigt, at forbrugerne er informeret om, at de køber deres flyrejse hos et dansk etableret selskab, der er forpligtet til at udbyde konkursdækningen. Dette kan ske ved at stille krav om, at rejseudbydere, der er registreret i Rejsegarantifonden, skal skilte med det.

Uanset, at der er tale om en frivillig ordning, skal forbrugerne vide, at de har mulighed for at tilvælge konkursdækning, når de køber en flyrejse af en dansk etableret rejseudbyder. Derfor bør Rejsegarantifonden informere forbrugerne om ændringen af dækningsområdet.

### 3.6. Fælles rejseankenævn

Det nuværende Pakkerejse-Ankenævn finansieres gennem administrationsbidraget til fonden, jf. den nuværende lovs § 9, stk. 1.

Som en konsekvens af den foreslåede ændring af loven, vil udbydere af flytransport og billeje i udlandet, på lige fod med pakkerejsearrangører betale administrationsbidrag til Rejsegarantifonden. Det vil derfor

være naturligt, at der oprettes et fælles rejseankenævn, der skal behandle klager over både pakkerejser, flytransport og billeje i udlandet formidlet gennem en dansk udbyder. Som nævnt i pkt. 2, har Pakkerejse-Ankenævnet siden 1. april 2008 behandlet klager over pakkerejser, mens Forbrugerklagenævnet har behandlet klager over flyrejser.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vil medføre øgede administrative konsekvenser for det offentlige, da arbejdet med løbende at føre tilsyn med fonden, fx godkendelse af fondens regnskab, bliver øget med forslaget.

Økonomi- og erhvervsministeren kan med tilslutning fra Folketingets Finansudvalg stille garanti for lån optaget af fonden til opfyldelse af dens forpligtelser. Disse lån forudsættes tilbagebetalt af fonden selv, eventuelt gennem fastsættelse af højere bidrag.

### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af forslagets erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Forslaget indeholder direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser for de omfattede virksomheder, idet der stilles krav om garantistillelse baseret på virksomhedens omsætning på konkursbeskyttede rejser samt betaling af administrationsbidrag. Det er ikke muligt at forudsige, hvor stor disse udbyderes omsætning på konkursbeskyttede rejser vil være, da det er uvist, hvor mange forbrugere der vil tilvælge konkursdækning. Derfor må garantien i første omgang baseres på et skøn. Det vurderes, at disse udbydere bør starte med at stille garanti svarende til 25 pct. af deres omsætning på flytransport og billeje i udlandet, dog max. 100 mio. kr. Når der foreligger tal for omsætning på konkursbeskyttede rejser, vil garantien efterfølgende blive reguleret.

Forslaget medfører øgede erhvervsøkonomiske byrder, da flere virksomheder bliver omfattet af ordningen. CKR bemærker dog, at administrationsbidraget til fonden er omsætningsbestemt, hvilket er positivt, idet de erhvervsøkonomiske konsekvenser dermed vil stå i forhold til den enkelte virksomheds størrelse.

Forslaget vurderes at medføre administrative konsekvenser for udbydere af flytransport og billeje i udlandet etableret i Danmark.