

2 år. Vi ønsker altså, at det her kommer til at gå hurtigere end det.

Jeg anerkender bestemt, at det er kompliceret stof – meget kompliceret – og det er også fremgået af de møderækker, vi har haft ovre hos ministeren. Ingen tvivl om det. Det fremgår selvfølgelig også af de meget forskelligartede høringssvar, der er kommet. Vi må jo også erkende, at de høringssvar, der er kommet, har en stor kompleksitet, så naturligvis kan vi ikke, inden den her samling slutter – og det er jo trods alt lige om lidt – nå at få det med. Det anerkender jeg, det er helt i orden, men jeg mener også, at vi kan rykke hurtigere end 2 år i forhold til at få det gjort bedre.

Kl. 14:37

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Fru Tina Nedergaard.

Kl. 14:37

Tina Nedergaard (V):

Tak. Nu lægges der jo op til, at der kommer en evaluering om 2 år, så det vil ikke være unaturligt at følge op på tingene om 2 år, når vi vedtager det ved lov.

Men jeg synes, talen er så enormt kritisk, også over for regeringens vilje til at gennemføre de her ting. Jeg vil bare gerne også have bekræftet, at regeringen i den her sag faktisk har været utrolig imødekommende i forhold til at få løst den udfordring, der ligger, hvis man som kunde lider et tab, hvis et selskab går konkurs. Den bekræftelse efterspørger jeg endnu en gang.

Kl. 14:38

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 14:38

Benny Engelbrecht (S):

Jeg synes, det er en lykkelig situation, at vi kommer til at stå sådan, at forbrugerne også vil kunne sikres, hvis flyselskaber går konkurs. Man kunne have ønsket, at vi ikke stod i den situation, at vi skulle behandle dette i dag, i 2009, men at vi rent faktisk havde behandlet det her, da regeringen selv havde sat det på dagsordenen, altså sådan at det var vedtaget i 2005 med virkning fra den 1. januar 2006, sådan at de mange tusind kunder, der har mistet penge på Sterlings krak, ikke havde stået i den ulykkelige situation.

Kl. 14:38

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Tak til ordføreren. Fru Colette L. Brix som ordfører.

(Ordfører)

Colette L. Brix (DF):

Lovforslaget om en udvidelse af Rejsegarantifondens dækning er faldet heldigt på plads. Vi har fundet en fornuftig løsning, der sikrer, at forbrugerne ved, hvornår der tegnes en forsikring, der dækker f.eks. et flyselskabs konkurs.

Problemet har været, at vi fra dansk side ikke kan pålægge udenlandske flyselskaber at tegne en forsikring via medlemskab af en dansk rejsegarantifond. Danskernes rejsemønstre bliver jo mere og mere internationalt og individuelt præget. En dækkende løsning skal derfor findes i EU, selv om vi sjældent peger på EU. Men netop i forbindelse med det her må jeg sige, at der også må arbejdes for at finde en fælles europæisk løsning, som bl.a. dækker flyrejser.

Nu sikrer vi fra dansk side, at udbydere, der er registrerede og etablerede i Danmark, i forbindelse med flyrejser og billeje i udlandet bliver omfattet af rejsegarantiordningen. Og pakkerrejser udvides med lovforslaget til også at omfatte krydstogter. Samtidig bliver klagemulighederne samlet ét sted.

Vi ser gerne, at udvidelsen af Rejsegarantifondens dækning løbende følges, og at der foretages en systematisk opfølgning f.eks. på, hvordan man sikrer, at erhvervsrejser ikke indgår i forsikringsdækningen. Der bør også ses på, hvor mange flyrejser og rejser i det hele taget der bestilles på internetsider, hvor der ikke er sket en dansk registrering eller etablering af fast forretningssted i Danmark. Det er nemlig ikke lykkedes at få et helt nøjagtigt overblik over, hvor mange f.eks. flyrejser, der bestilles på ikkedanske internetsider, som af logiske årsager ikke kan omfattes af en dansk lovgivning.

Samtidig skal det også sikres, at der er balance i Rejsegarantifondens økonomi, så de nuværende rejseudbydere ikke belastes unødigt. Når fondens kapital er kommet op på 200 mio. kr., vil det jo ikke være nødvendigt med yderligere indskud, medmindre der sker store drøn som følge af konkurs og betalingsstandsninger.

I udvalgsbehandlingen vil jeg derfor meget gerne have uddybet fondens økonomiske opbygning, herunder en nærmere beskrivelse og forklaring af sammenhængen mellem rejseudbydernes garantistillelse for 25 pct. af deres omsætning på flytransport og billeje og så bidraget på de 20 kr. pr. bestilling. Hvad dækker de forskellige dele, og hvordan deles udgifterne i forbindelse med en konkurs?