

JUSTISDEPARTEMENTET	
07 OKT 2009	
SAKSNR.:	200903351
AVD/KONT/BEH:	LOV / EP / HCH / LNR
DOK.NR. 36	ARKIVKODE:

Justisdepartementet
Lovavdelingen
Postboks 8005 Dep.
0030 Oslo

Vår dato 05.10.09
Deres dato 26.05.09
Vår referanse saga
Deres referanse 200903351 EP
HCH/LNR/bj

Kommentarer til Høring NOU 2009:11 Kredittavtaler

NHO Luftfart har ikke uttalt seg til denne høringen da vi ikke sto på høringslisten og mottok saken først da høringsfristen var gått ut. Vi har imidlertid lest høringsdokument og har kommentert det i tilknytning til en annen høring vedrørende en rapport som Kommisjonen har bestilt om det er behov for å styrke konkursbeskyttelsen av flypassasjerer. NHO Luftfart legger ved denne høringsuttalelsen til Samferdselsdepartementet og ber samtidig om at Justisdepartementet merker seg våre synspunkter.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Synnøva Aga

1 vedlegg

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 05.10.09
Deres dato 11.08.09
Vår referanse saga
Deres referanse 09/1705-MF

Høringsvar til vurdering av behovet for å styrke flypassasjerenes beskyttelse ved konkurs i flyselskaper

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsbrev av 11.08.2009 hvor Samferdselsdepartementet ber om kommentarer til de vurderingene og synspunktene som fremkommer i en rapport utarbeidet av konsultentselskapet Booz & Co. Rapporten er bestilt av EU-kommisjonen ved DG for energi og transport for å vurdere behovet for å styrke flypassasjerenes beskyttelse ved konkurs i flyselskaper ("Study on Consumer Protection against Aviation Bankruptcy", London, 07. January 2009).

Innledningsvis vil vi henvise til møtet i departementet den 17. desember 2008, hvor det ble konkludert med at det ikke er ønskelig med en særnorsk ordning, og at en derfor ville avvente rapporten fra Kommisjonen, utarbeidet av Booz & Co.

Vi er informert om at foranlediget av konkursen i Sterling har Danmark valgt en særordning gjennom "lov om ændring af lov om en rejsegarantifond". Imidlertid har den danske transportministeren uttalt at det optimale vil være innføring av felles EU-regler på området, og at den danske regjeringen derfor fortsatt vil arbeide for felles europeiske regler.

Generelt om rapporten fra Booz & Co

NHO Luftfart har med interesse lest rapporten. Vi kjenner oss igjen i den beskrivelsen som er gitt, både med hensyn til utfordringene som bransjen møter, luftfartens økonomiske utfordringer, samt en rekke ulike forhold som har presset bransjen de siste årene som terroraksjoner, SARS-epidemien, høye oljepriser og den internasjonale økonomiske krisen. Rapporten gir et godt bilde av situasjonen for europeisk luftfart, og advarslene mot nye særtiltak for luftfarten går igjen som en rød tråd selv om konklusjonene er litt vage.

Beskyttelse av flypassasjerer ved konkurs i flyselskaper ved betaling med kredittkort

Rapporten peker på det faktum at det allerede eksisterer beskyttelse av flypassasjerer ved konkurs i flyselskaper for de forbrukerne som bestiller og betaler flybilletter med kredittkort. I henhold til gjeldende lovgivning har norske forbrukere rett til å kreve tilbakebetalt hele eller deler av kjøpesummen fra kredittyter hvis en vare eller en tjeneste ikke leveres i henhold til inngått avtale. Dersom et flyselskap går konkurs, vil en forbruker kunne henvende seg til banken sin for å få refundert kjøpesummen. Rapporten omtaler gjentatte ganger slik eksisterende beskyttelse mot tap ved at man betaler flybilletten med kredittkort. Det er derfor beklagelig at norske myndigheter legger fram et lovforslag om å fjerne forbrukernes rettigheter ved kjøp med kredittkort. Vi viser her til at Justisdepartementet har sendt et forslag ut på høring som blant annet medfører endringer i Kredittkjøpsloven. I forbindelse med Kredittkjøpslovutvalgets utredning (NOU 2009:11) har et mindretall i utvalget foreslått å endre paragraf åtte til ikke å gjelde kjøp med kredittkort. Vi forstår det slik at lovendringen skal innføres i forbindelse med implementering av Rådssdirektiv 2008/48/EF i norsk rett. Vi finner det beklagelig at norske myndigheter, i likhet med EU-kommisjonen, på den ene siden er opptatt av å styrke flypassasjerenes beskyttelse ved konkurs, mens en på den andre siden ønsker å fjerne den beste beskyttelsen de berørte flypassasjerene har i dag, nemlig det å kunne kreve tilbakebetalt hele eller deler av kjøpesummen fra kredittyter dersom tjenesten ikke leveres.

Listen over tiltak som fremgår av rapportens 6.4 er etter vårt syn utfyllende nok, og vi kan ikke se at den bør suppleres med flere forslag til virkemidler.

Egenforsikring fra passasjerens side - Scheduled Airline Failure Insurance – Consumer self-insurance. Punkt 6.4, underpunkt 5.

NHO Luftfart mener at den beste løsningen for å styrke passasjerens rettigheter, vil være en forsikring som passasjerer får tilbud om å kjøpe i forbindelse med billettbestillingen. Slik vi ser det, bør det være opp til den enkelte flypassasjer selv å vurdere om han/hun ønsker å kjøpe en slik forsikring, tilsvarende at passasjerer selv velger om han/hun vil tegne reiseforsikring. Flyselskapene på sin side må klart og tydelig gi informasjon til kunden om at dette er et valgfritt tilbud, og det må fremgå hva forsikringen dekker med eventuelle unntak. Rapporten lister opp flere forsikringsselskaper som tilbyr denne type forsikring i markedet, hvorav Scheduled Airline Failure Insurance (SAFI) er det mest kjente. I henhold til rapporten benyttet 10 % av flypassasjerene i Storbritannia seg av ordningen i 2007 da ordningen ble innført, mens det er forventet at hele 70 % av flypassasjerene i Storbritannia ville benytte seg av denne forsikringsmuligheten allerede nå i 2009. Dette viser at

forbrukere selv tar ansvar for sine handlinger, og at de er villige til å betale litt ekstra for å sikre seg mot et eventuelt tap. Prissettingen for et slikt forsikringsprodukt vil selvsagt være avhengig av etterspørselen, men vi vil anta at dersom det blir mer konkurranse blant forsikringsselskapene om å selge konkursforsikring, vil prisen etter hvert reduseres. Prisen for en flybillett varierer i henhold til så vel flyreisens lengde som til flyselskapenes ulike produkter. For en del forbrukere kan det være fornuftig å kjøpe en slik forsikring, mens for andre er det ikke relevant eller ønskelig. Vi må anta at en forbruker normalt vil foreta en viss risikovurdering i forbindelse med spørsmålet om han/hun ønsker å kjøpe konkursforsikring knyttet til det aktuelle billett kjøpet. Slik NHO Luftfart ser det, har alle et selvstendig ansvar for å søke å redusere eventuelle tap (generell tapsbegrensningsplikt), og dersom kjøperen mener det kan medføre en viss risiko å kjøpe flybilletter med det valgte flyselskapet, bør vedkommende selv vurdere om han/hun ønsker å sikre seg. I rapporten skriver de:

"Public authorities are challenged to rethink the traditional tools of consumer protection. This need not and probably should not include protecting bargain hunters against risks they are prepared to accept, however, reasonable and cost-effective rules that ensure they have been made aware of such risks may not only help individual travelers, they may also reduce the need for public efforts to assist them in distress."

Klargjøring av myndighetenes ansvar

Med henvisning til punkt 1 over, finner vi det ikke riktig at offentlige myndigheter skal ha ansvar og kostnader for eventuelt å hente hjem passasjerer som blir berørt av en flykonkurs i forbindelse med hjem-/returreise. En slik ordning innebærer at det er skattebetalerne som må betale regningen fordi berørte flypassasjerer ikke har vært villige til å sikre eventuelle tap ved å kjøpe konkursforsikring.

Etablering av et fond

Den foreslåtte modellen i rapportens punkt 6.4, underpunkt 6, "Creating general reserve funds", hvor det foreslås at alle passasjerer skal betale en avgift for å dekke opp for "the bargain hunters", er vi tilsvarende imot. Vi henviser igjen til at NHO Luftfart mener at forbrukerne selv bør ta ansvaret for sine egne vurderinger, valg og eventuelle tap, hvilket inkluderer en risikovurdering vedrørende valg av tjenester og tjenesteyter. Slik vi tolker rapporten, deler Booz & Co dette synet da de bl.a beskriver bransjens dårlige økonomi, og viser til at luftfarten de siste årene har vært utsatt for en rekke passasjerrelaterte avgifter knyttet til ulike forbrukerrettigheter. Vi deler også Booz & Cos betenkeligheter ved å etablere et fond bare for denne gruppen reisende, jf at det ikke foreligger eller planlegges tilsvarende ordninger for

andre transportmidler. Betenkeligheter er også knyttet til at det forhåpentligvis vil gå lang tid mellom hver gang det blir behov for å foreta utbetalinger, og at fondet derfor raskt vil akkumuleres opp. Dette betyr binding av mye midler, noe som i seg selv er negativt. Et stort fond reiser også en rekke prinsipielle spørsmål knyttet til forvaltningen av det.

NHO Luftfart viser til at vi i vår høring av 13.09.05 til daværende Barne- og familie departementet kommenterte forslaget om å utvide pakkereiselovens virkeområde til også å gjelde rute- og chartertrafikk (vedlagt). Vi pekte den gang på problemene knyttet til en særnorsk fondsetablering for en næring som i sitt vesen og virke er global. Videre tok vi opp det negative i at det bare var flyselskaper som var foreslått innlemmet i reisegarantiordningen og ikke hoteller, bilutleiefirmaer og andre transportselskaper som også tilbyr pakkeløsninger.

Strengere informasjonskrav

Med henvisning til underpunkt 2 i rapportens punkt 6.4, "Strengthened information requirements", er vårt syn sammenfallende med rapportens vurdering. Det må klart fremgå av den informasjonen som gis kunden i forbindelse med salget, både ved nettsalg og salg via andre salgskanaler, at det er mulig å kjøpe konkursforsikring dersom man ønsker dette. Videre at ved en eventuell konkurs i et flyselskap, kan en forbruker henvende seg til sin aktuelle bank for å få refundert kjøpesummen dersom billetten betales med kredittkort.

Konklusjon

Forbrukernes rett i henhold til gjeldende lovgivning til å kreve tilbakebetalt hele eller deler av kjøpesummen fra kredittyter dersom flytjenesten ikke leveres i henhold til inngått avtale, bør ikke fjernes gjennom den foreslåtte lovendringen. NHO Luftfart støtter følgelig flertallsinnstillingen i NOU 2009:11 om Kredittavtaler, gjennomføring i norsk rett av forbrukerkredittdirektivet ("008/48/EF) der flertallet foreslår å opprettholde dagens ordning. Denne beskyttelsen bør etter vårt syn fortsatt være gjeldende rett.

Underpunkt 5 i rapportens punkt 6.4 – "Consumer self-insurance", dvs en Scheduled Airline Failure Insurance, må, slik vi ser det, være den beste løsningen i tillegg til beskyttelse ved kjøp med kredittkort. En slik løsning med frivillig/valgfri forsikringsdekning må imidlertid være en felles europeisk løsning, og vi er følgelig enig i at norske myndigheter må avvente en avklaring av hvordan EU vil forholde seg til rapporten. Det er verken ønskelig eller praktisk med en særnorsk løsning. Dersom EU Kommisjonen konkluderer med at den mest hensiktsmessige løsningen vil være obligatoriske tilbud fra europeiske flyselskaper av typen Scheduled Airlines

Failure Insurance, vil de europeiske forsikringsselskapene sannsynligvis raskt være på markedet med konkurransedyktige forsikringsprodukter. Vi vil imidlertid understreke at dersom det blir en felles europeisk løsning som nevnt ovenfor, så må det være obligatorisk for alle europeiske flyselskaper å tilby en slik forsikring i forbindelse med billettsalget.

Booz-rapporten tar også opp det samarbeidet som i dag bidrar til at strandede passasjerer ved konkurs, blir tatt hånd om av andre selskaper. Denne "gentlemen agreement"-ordningen, som også er nedfelt i IATAs prinsipper, fungerer godt i de fleste tilfeller. Vi kan her for eksempel trekke frem erfaringene fra konkursene i Sterling, Sky Europe og Myair. Kombinert med frivillig forsikring burde denne typen samarbeidsordninger fra selskapenes side dekke behovet for forbrukerbeskyttelse på dette området.

Ut fra den fremlagte statistikken er det for øvrig ikke belegg for å si at det er signifikant økning i konkurser i europeisk luftfart.

Vi vil avslutningsvis understreke overfor departementet at myndighetene må ta inn over seg at norsk luftfart har store økonomiske utfordringer. Dette må få som konsekvens at selskapene får konkurransedyktige rammebetingelser med øvrig europeisk luftfart, og at Norge ikke bør være i forkant av EU med eventuelle nye forbrukerordninger og tilhørende avgiftslegging.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

1 vedlegg

13.09.2005

sa

13.06.05

200500019-/GJOFS

Barne- og familiedepartementet
Postboks 8036 Dep
0030 Oslo

Høring til endringer i pakkereiseloven

Flyselskapenes Landsforening (FL) viser til ovennevnte høring med forslag til endringer i pakkereiseloven. FL har forståelse for at departementet nå ønsker å forbedre brukernes rettigheter, og at en ønsker en gjennomgang av loven etter at den har virket i vel 9 år.

FL vil kommentere de tre foreslåtte endringene fortløpende under overskriftene: markedsføring, bestilling og betaling. Slik vi ser det, er dette de avgjørende fasene i prosessen som lovforslaget må sees i lys av. Videre vil vi ta opp avgrensninger til reisearrangement som utløser reisegaranti ("seat only"), samt kravet til konkurranselikhhet mellom norske og utenlandske operatører. Til slutt vil vi kommentere forslaget til klagenemndsbehandling.

FL vil videre presisere at vi avgrenser oss til å uttale oss om norske flyselskap når vi beskriver avtaleforhold knyttet til billetter og sammensatte pakker. Vi er kjent med at enkelte utenlandske lavkostselskap selger samlede pakker som inkluderer hotell, leiebiler og andre reiselivstjenester. De norske selskapene gjør ikke det. Widerøe har gjort det tidligere, men har avsluttet denne typen avtaleforhold. Ingen av de norske selskapene har planer om å innføre pakker. FL forutsetter at vi her skal vurdere en lovtekst basert på norske forhold.

1. Markedsføringen - Klargjøring av pakkereisedefinisjonen

Klargjøring av pakkereisedefinisjonen er det endringsforslaget som i størst grad berører flyselskapene. For flyselskapene er det følgelig den foreslåtte endringen av definisjonen av pakkereiser som vil by på den største utfordringen.

I forslaget § 2-1 Pakkereise:

"Med en pakkereise menes et *tilrettelagt* arrangement, som varer i mer enn 24 timer eller omfatter overnatting, som selges eller markedsføres til en samlet pris, og som inneholder minst to av følgende elementer:

- 1) transport
- 2) innkvartering som ikke utelukkende er å anse som ledd i en e, eller

- 3) andre turisttjenester som utgjør en vesentlig del av arrangementet, er direkte knyttet til transport eller innkvartering.

Et arrangement om går inn under første ledd regnes som pakkereise selv om de enkelte elementer blir fakturert hver for seg.

Et arrangement går inn under første ledd når arrangøren legger opp til at kunden velger ut enkeltelementene selv, men hvor elementene fremtrer som tilpasset til å kombineres."

FL har gjennom media blitt gjort oppmerksom på at det spesielt er flyselskapenes nettsider som har forårsaket endringsforslaget. Når en leser lovforslagets § 2-1, første ledd, så slås det her fast at en pakkereise er en reise som "selges eller markedsføres til en samlet pris".

FL mener derfor at de norske flyselskapenes nettsider ikke faller inn under denne definisjon. Dette begrunner vi i følgende forhold:

- Det selges ikke billetter på selskapenes nettsider som er koblet opp mot hotell, bilutleie, opplevelsesaktiviteter eller tilknytting til annen transport, og dette er heller ikke markedsført som et samlet tilbud. Selskapene markedsfører og selger kun egne billetter.
- Flyselskapene har lenker til bl.a. hoteller og bilutleiefirmaer på sine hjemmesider slik mange andre reiselivs- og transportaktører har. Slike lenker til tilstøtende aktiviteter er det vanlig å føre opp på nettsider uavhengig av bransje. Det foreligger imidlertid ikke noe avtaleforhold mellom flyselskapene og disse aktørene som er lenket til sidene deres. FL kan ikke se at en nettløse i seg selv, er å betrakte markedsføring av en tjeneste du selv skal selge.

2. Bestilling av tjenester

FL mener at:

- Flypassasjerer som søker seg fram til tjenester via lenkene på flysidene, eller som finner fram til hotellene/bilutleiefirmaene gjennom disse sidene, inngår separate nye avtaler med hotellene og bilutleiefirmaene. Dette begrunner vi i at kundene må oppgi personalia på nytt og inngå i et helt nytt kundeforhold. Dette nye kundeforholdet rapporteres ikke til selskapene.
- Avtalene med hoteller og bilutleiefirma kan imidlertid like gjerne være initiert gjennom bruk av reisebyrå, telefonkatalog, eller generell kunnskap om disse bedriftene. Siden det ikke finnes et sammenkoblet tilbud, kan en heller ikke fastslå at det er en samlet tjeneste som passasjeren har satt sammen.
- FL har problemer med å se hvordan myndighetene skal kunne fastslå hvorvidt dette er en pakkereise eller ikke, hvis den foreslåtte definisjonen legges til grunn.
- Flyselskapene vil ikke kunne ta ansvar for tjenester som kunden har valgt å sette sammen etter selvplukkemetoden. Selskapene vil heller ikke kunne vite hvordan kundene deres benytter ulike lenker som de finner på selskapenes nettsider. FL ser det følgelig som sterkt urimelig at flyselskapene gjøres ansvarlig for "pakker" som selskapene verken kjenner til eller har etablert.

3. Betaling for tjenestene

Betalingen for disse tjenestene er separate og uavhengige tjenester:

- Flyselskapene krever forskuddsvis betaling for kjøp via nettet.
- Hoteller og bilutleiefirmaer tar betaling etter at tjenesten er utført, og de tar eventuelt kun et depositum på forhånd.
- Det foreligger ikke en tjeneste solgt til en samlet pris.
- Selskapene har følgelig ingen kontroll med hvorvidt passasjerene bestiller/avbestiller tjenester eller setter sammen tjenester utover kjøp av flybilletter.

På dette området ser vi et behov for en klargjøring fra departementet:

Flyselskapet hjelper kunden ved å ha en lenke til et eller flere hotell hvor kunden kan foreta en hotellbestilling. Kunden betaler, som nevnt, ikke for hotelloppholdet på forhånd. Dette kundeforholdet er et direkte forhold mellom forbruker og leverandøren av hotelltjenester, og er derved en direkte transaksjon. FL finner det betenkelig at departementet foreslår at flyselskapene skal stå til ansvar for et element som verken er avtalt eller betalt på forhånd, og hvor selskapene ikke på noe tidspunkt krever penger på vegne av en annen leverandør. Det er først etter å ha vært benyttet, at de ulike elementene vil ha likheter med en "pakke". Det vil si at "pakken" oppstår først når kunden har betalt for hele reisen, men for flyselskapene er denne "pakken" ukjent.

Ved andre typer bestillinger, der det tilbys pakkereiser/samlede turopplegg, og der disse selges eller markedsføres til en samlet pris, er FL enig i at slike reiser kommer under pakkereisegarantien. Det er for øvrig i henhold til slike kjøpskontrakter at SAS Braathens allerede er medlem av reisegarantiordningen når selskapet opptrer som charterselskap.

Det flyselskapet tar betalt for, innen kunden foretar selve flyreisen, er selve flybilletten. Forhåndsbetalingen finner også sted for en kunde som "kun" reiser fra A til B, og gjelder følgelig ikke bare pakkereiser. For rutepassasjerer finnes det som kjent ingen reisegarantiordning. FL har tidligere kommentert problemene ved å eventuelt innføre en slik ordning for rutepassasjerer. Vi legger ved vårt brev av 29.04.04 til Barne- og familiedepartementet der vi begrunner nærmere hvorfor vi mener at en reisegarantiordning for rutepassasjerer vil være uheldig. De argumentene vi fremfører der, vil underbygge vår argumentasjon knyttet til grensedragningen av hvilke reisende som bør defineres under definisjonen av pakkereise og ikke.

Konklusjon

FLs standpunkt er følgelig at selv med den foreslåtte endringen til Pakkereiseloven, *"et arrangement går inn under første ledd når arrangøren legger opp til at kunden velger ut enkeltelementene selv, men hvor elementene fremtrer som tilpasset til å kombineres"*, vil den bestillingen som foretas gjennom selskapenes nettsider ikke komme inn under den foreslåtte pakkereiselovens definisjon av pakkereiser. FL ser det slik at bortsett fra selve flyreisen der selskapene er selger/tilbyder, så er selskapene kun er formidlere av tjenester som leiebil og overnatting. Barne- og familiedepartementets forslag der en definerer at selvplass av "pakker" nå også skal omfattes av pakkereiseloven, finner FL klart urimelig. FL mener videre at ved å henviser til det foreslåtte *"selges eller markedsføres til en samlet pris"*, vil de

flyselskapene som har lenker til hoteller på sine nettsider og hvor flyreise og hotell ikke selges eller markedsføres til en samlet pris, ikke kunne komme inn under pakkereiselovens bestemmelser.

4. Utvidelse av typer reisearrangementer som utløser plikt til å stille reisegaranti

Når det gjelder forslaget om utvidelse av reisegarantiordningen til også å gjelde såkalte "seat only"-passasjerer på ordinære charterflyvninger, har vi ingen innvendinger til dette. Vi er enige i at det kan virke ulogisk for en "seat only"- passasjer å ikke få dekket hjemreisen gjennom reisegarantiordningen dersom det relevante flyselskapet / reisebyrået går konkurs. En "seat only"- passasjer hører med til "gruppen" som har bestilt reise gjennom samme turoperatør som de passasjerene som har bestilt en "full pakke" inkludert hotell. Imidlertid må det fremkomme klart av lovteksten at dette gjelder kun for passasjerer som har bestilt "seat only" på en ren charterflyging, dvs. en flyreise som er bestilt gjennom en turoperatør, og hvor flyselskapet kun er underleverandør i henhold til en egen avtale med turoperatøren ("Air Charter Agreement"). En turoperatør tilbyr nemlig også pakkereiser hvor det benyttes vanlig rutefly, men hvor bare en mindre del av de setene som flyselskapet selger, kjøpes av turoperatøren. Turoperatøren selger deretter disse setene til sine kunder sammen med for eksempel overnatting/samlet turpakke.

I forslaget § 11-1 – Garantiplikt og reisegaranti – står det følgende nye tillegg: *"Arrangør av pakkereiser plikter å stille reisegaranti. Arrangøren plikter også å stille garanti for transport som skjer sammen med en pakkereise, forutsatt at den hovedsakelig er til personlig bruk for kunden."* FL mener at dette ikke er en tilstrekkelig klargjørende bestemmelse.

Reisegarantiordningen inkluderer i dag alltid transportdelen dersom transporten er en del av en pakkereise (ett av elementene i pakkereisen). FL stiller derfor spørsmål ved dette tillegget til § 11-1. Hva mener departementet med *"forutsatt at den hovedsakelig er til personlig bruk for kunden"*. Personlig bruk må bety at det hovedsakelig skal være til privat bruk for kunden, - men hvordan kan en fastslå det? Ingen kan sjekke om kunden går i møter eller ligger på stranden. Etter FLs syn er dette en lovparagraf som ikke klargjør noe som helst.

5. Klagenemndsdelaktelse, finansiering, m.m

De foreslåtte endringene i reglene om tvisteløsning byr ikke på problemer for flyselskapene. Den som har reist i hht Pakkereiseloven, får sin klage behandlet i Reklamasjonsnemnda for selskapsreiser, og den som kun har benyttet seg av flytransport sender den til Reklamasjonsnemnda for rutefly. Sistnevnte nemnd omfatter kun passasjerene som har reist med ruteflypassasjerer fra Norwegian, SAS Braathens og Widerøe. FL finner det imidlertid uheldig at de utenlandske selskapene som flyr på Norge, ikke er med i dette klagenemndsarbeidet. FL viser her til at forbrukermyndighetene tidligere har sagt at denne nemnda skal utvides til å omfatte utenlandske selskap som flyr på Norge. Vi kan ikke se at myndighetene har vist aktivitet i få fortlgang i dette.

FL vil også vise til klager knyttet til EU-forordning 261/2004 som skal samles i en felles klagenemnd, jfr. Samferdselsdepartementets pressemelding av 24.06.05. FL henstiller til at de to departementene samarbeider slik at vi får en felles klagenemnd for disse tre beslektede klageområdene. Vi mener at dette vil være en fordel for både tilbyder og kundene med en felles profesjonell nemnd. Dette vil vi komme tilbake til i egen sak.

For de tre ruteflyselskapene som i dag er med i dette klagenemndsarbeidet, er det en selvfølge at dersom det oppstår en tvist mellom en kunde og et flyselskap, skal kunden opplyses om retten til å kreve behandling i nemnda. Det legges alltid ved en brosjyre om nemnda når en kunde får avslag på krav om erstatning.

FL har heller ingen problemer med artiklene 10-3 til 10-5. Vi ser det som positivt at loven gir klare forhold for tvisteløsning.

6. Konkurransulikhet mellom norske og utenlandske selskap

I det fremlagte forslaget er det ikke avklart hvorvidt dette forslaget kun gjelder fly- og charterselskap som er registrert i Norge, eller om det også gjelder utenlandske fly som har passasjer- og chartertrafikk mellom Norge og utlandet. Dette bør fastslås i loven. Når det er sagt, vil FL finne det sterkt urimelig hvis det nok en gang innføres regelverk på forbrukerområdet som avgrenses til norske flyselskap. Vi viser her bl.a. til avsnittet ovenfor om klagebehandling.

De norske flyselskapene møter i dag stor konkurranse fra utenlandske operatører som flyr fra de fleste flyplassene langs kysten i Sør-Norge. Denne konkurransen har økt sterkt de siste årene. FL forutsetter at også disse selskapene, som for en stor del tilbyr pakker, blir omfattet av loven.

Videre ser vi det som uheldig hvis det bare er flyselskapene som skulle omfattes av et pakkebegrep som per definisjon i forslaget også omfatter hoteller og bilutleiefirmaer, men uten at en trekker de samme konklusjonene om ansvar og erstatning. De samme argumenter mot pakkedefinisjonen, vil imidlertid også gjelde disse.

Med hilsen
FLYSELSKAPENES LANDSFORENING

Tor Sodeland
Direktør

1 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet