



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 9.7.2013
SWD(2013) 264 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF KONSEKVENSANALYSEN,

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om pakkerejser og formidlede rejsearrangementer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv 2011/83/EU samt om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF

{ COM(2013) 512 final}
{ SWD(2013) 263 final}
{ SWD(2013) 266 final}

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF KONSEKVENSANALYSEN,

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om pakkerejser og formidlede rejsearrangementer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 og direktiv 2011/83/EU samt om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF

1. INDLEDNING

1.1. Politisk kontekst

Rejsemarkedet spiller en central rolle i Europas økonomi i dag.

En af EU's helt centrale opgaver er at skabe et retsgrundlag, der sikrer forbrugerne tilstrækkelig beskyttelse, så de trygt kan købe deres ferie overalt i EU. Samtidig skal der sikres lige konkurrencevilkår for rejsebranchen med det formål at skabe større konkurrence på markedet.

Vedtagelsen af direktivet om pakkerejser i 1990 ydede et væsentligt bidrag til udviklingen af et indre marked for en væsentlig del af rejsemarkedet og skabte vigtige rettigheder for Europas rejsende. Imidlertid er der med internettets udvikling og den popularitet, som nye måder at købe ferierejser på nyder blandt forbrugerne, har rejst tvivl om, hvorvidt direktivet kan anvendes på alle disse nye rejseprodukter.

Der er fra branchen og fra forbrugerorganisationer igen og igen blevet rejst krav om en reform af direktivet om pakkerejser. En revision af direktivet om pakkerejser er tillige udtrykkeligt nedfældet i den europæiske forbrugerdaysorden og nævnes i bilag II til akten for det indre marked II.

1.2. Definitioner

- **Individuelle rejsearrangementer** - en rejseydelse, f.eks. en flyrejse, indkvartering eller leje af bil, der købes som enkeltstående produkt, dvs. som købes hver for sig og ikke tilbydes i kombination med andre turistmæssige ydelser, også selv om den rejsende bruger flere forskellige rejseydelser til samme rejse eller ferie.
- **Arrangeret pakkerejse** - en kombination af rejseydelser, der på forhånd er sammensat af en rejsearrangør, og som består af mindst to af følgende ydelser: 1) befordring af passagerer, 2) indkvartering og 3) andre turistmæssige ydelser, som udgør en væsentlig del af pakkerejsen, men som ikke er direkte knyttet til persontransport eller indkvartering (f.eks. leje af bil).
- **Sammensatte rejsearrangementer**¹ - kombinationer af rejseydelser, hvor mindst to ud af ovennævnte ydelser, såsom fly, indkvartering eller leje af bil, i forbindelse med en enkelt rejse eller ferie købes enten fra samme leverandør eller fra leverandører, der tilbyder tjenesteydelser med bistand fra andre rejseudbydere, og hvor køberen kan sammensætte de relevante rejseydelser efter behov (skræddersyet). Sammensatte rejsearrangementer er,

¹ Sammensatte rejsearrangementer omtales ofte af branchen som "dynamiske pakker". Begrebet sammensatte rejsearrangementer anvendes derfor synonymt med dynamiske pakker og vil blive brugt i flæng i dokumentet, når der henvises til resultaterne af undersøgelsen "Study on Consumer Detriment in the area of Dynamic Packages"

i modsætning til arrangerede pakkerejser, i sagens natur dynamiske og kan opdeles i to overordnede delkategorier:

- **"One-trader"-pakkerejser:** Forbrugere kan skræddersy rejsens eller feriens indhold efter deres behov på ét websted eller hos ét rejsebureau, samtidig med at de igennem hele bestillingsprocessen er frit stillet med hensyn til at udvælge separate rejsekomponenter. Disse rejsearrangementer sættes sammen af én enkelt arrangør (desuden på den rejsendes anmodning) og tilbydes eller sælges på en måde, der er typisk for pakkerejser, f.eks.:
 - tilbudt, solgt eller debiteret til en "alt inklusive"-pris
 - solgt inden for samme bestillingsproces
 - omfattet af én kontrakt, eller
 - annonceret eller solgt under betegnelsen "pakkerejse" eller lignende betegnelse
- **"Multi-trader"-rejsearrangementer:**
 - "Multi-trader"-pakkerejser: forskellen mellem en "multi-trader"-pakkerejse og en "one-trader"-pakkerejse er, at en "multi-trader"-pakkerejse er sammensat af flere forskellige rejsearrangører, og at arrangementet har **mindst ét af de karakteristika, der er typiske for pakkerejser**, og som er beskrevet under "one-trader"-pakkerejser, herunder når den rejsendes navn eller øvrige oplysninger, der er nødvendige for at afslutte en bestillingstransaktion, overføres mellem arrangørerne, senest når bestillingen af den første tjenesteydelse er bekræftet
 - "Multi-trader" assisterede rejsearrangementer er kombinationer af rejseydelser, hvor én arrangør målrettet tilbyder en anden rejsearrangørs ydelser via et enkelt besøg på salgsstedet, eller via onlineforbundne bestillingsprocesser. I sådanne tilfælde indgår forbrugerne separate kontrakter med de relevante udbydere, og der er ikke noget element, der er typisk for en pakkerejse (se ovenfor).

1.3. Høring og ekspertise

Kommissionen afholdt to offentlige høringer (i 2008 og 2009) og en række workshopper for interessenter (i 2009, 2010 og 2012). GD JUST allierede sig ligeledes med relevante tjenestegrene via konsekvensanalysestyringsgruppen (IASG), som trådte sammen for første gang i juni 2009 og mødtes tre gange.

1.4. Specifikke karakteristika ved pakkerejser og den eksisterende lovgivning

Selv om visse horisontale forbrugerbeskyttelsesregler ligeledes finder anvendelse på kontrakter om pakkerejser, regulerer de ikke specifikke aspekter i sammenhæng med disse, såsom oplysningspligt vedrørende rejserute, definition af ansvar i forbindelse med problemer med gennemførelsen af pakkerejsen og obligatoriske krav til insolvensbeskyttelse. Reglerne om passagerrettigheder fastlægger specifikke rettigheder for rejsende og kun for transportydelserne, men ikke i relation til kombinationen af forskellige turistmæssige ydelser.

2. IDENTIFIKATION AF PROBLEMET

Direktivet om pakkerejser har fungeret godt i en årrække og har skabt sit eget marked. Dets anvendelsesområde er imidlertid blevet mere uklart og uaktuelt i takt med den stigende tendens i retning af køb af rejser online. Som følge heraf konkurrerer virksomheder på det internationale marked ikke længere på lige vilkår og møder forhindringer for en udvidelse af deres aktiviteter på tværs af grænserne. Dets uaktuelle anvendelsesområde er en kilde til ulempe for forbrugerne, som ofte køber rejser uden beskyttelse, samtidig med at de har den opfattelse, at de rent faktisk er beskyttet. Andre forældede og uklare bestemmelser i det nuværende direktiv påfører erhvervsliv og forbrugere unødige omkostninger.

2.1. Identifikation af problemet og dets kontekst - ændringer på rejsemarkedet

73 % af EU's husholdninger havde adgang til internettet i 2011. Næsten to tredjedele af EU's borgere bruger internettet mindst én gang om ugen. Over halvdelen af internetbrugerne er "regelmæssige brugere", der surfer på internettet hver eller næsten hver dag. Rejseydelser er den mest populære kategori, der købes online.

Internettet har ændret den måde, hvorpå forbrugerne tilrettelægger deres ferier. Sammensatte rejsearrangementer er stigende: Data viser, at 23 % af EU's borgere havde købt sådanne arrangementer, men tallene er væsentligt højere for Irland (46 %), Sverige (44 %), Italien (36 %) og Slovenien (42 %).

2.2. Væsentlige problemer, som virksomhederne står over for

2.2.1. Manglende lige konkurrencevilkår

Markedsforandringerne har ført til en situation, hvor de arrangører, der er omfattet af direktivet om pakkerejser, er underlagt forskellige regler og pålægges forskellige omkostninger i forhold til dem, der ikke er det, eller som ikke mener at være omfattet af direktivet om pakkerejser, selv om de konkurrerer om de samme kunder. De gennemsnitlige opfyldelsesomkostninger for erhvervslivet skønnes at blive 10,5-12,5 EUR pr. pakkerejse.

2.2.2. Unødvendige/ uberettigede opfyldelsesomkostninger

Der er nogle bestemmelser i direktivet, der er forældede eller på anden måde pålægger arrangører en unødigt byrde. Det gælder især forældede oplysningskrav (f.eks. særlige krav til brochurer eller bestillinger i sidste øjeblik), den manglende information om arrangørens ansvar, såfremt rejsen på grund af force majeure-hændelser ikke kan gennemføres som planlagt, samt duplikeringen af omkostninger til forretningsrejser arrangeret af rejsestyringsvirksomheder ((TMC'er), hvor disse arrangører yder en tilsvarende grad af beskyttelse som under direktivet om pakkerejser).

2.2.3. Uoverensstemmelser mellem medlemsstaternes lovgivning, der fører til hindringer for grænseoverskridende handel

Det nuværende direktiv er baseret på en minimumsharmonisering, hvilket har ført til uoverensstemmelser mellem medlemsstaternes lovgivning. Denne fragmentering genererer igen yderligere opfyldelsesomkostninger for rejsearrangører, der ønsker at handle på tværs af grænserne (2 EUR pr. pakkerejse, således at disse arrangører ender med at betale 12,5-14,5 EUR pr. pakkerejse), som skyldes forskellige oplysningskrav, en forskellig anvendelse af beskyttelsesreglerne, forskellige ordninger for insolvensbeskyttelse, kombineret med manglende gensidig anerkendelse, tillige med forskellige nationale regler om de involverede parter ansvar.

2.3. Væsentlige problemer for forbrugerne

2.3.1. Tab, som forbrugere af sammensatte rejsearrangementer påføres

Undersøgelsen vedrørende forbrugertab (Consumer Detriment Study) skønnede det årlige personlige forbrugertab for brugere af sammensatte rejsearrangementer i EU27 til mere end 1 mia. EUR netto (dvs. efter erstatning). Det skyldes, at der hyppigere opstår problemer i forbindelse med sammensatte rejsearrangementer, og at disse i gennemsnit forårsager flere tab end problemer i forbindelse med arrangerede pakkerejser. En arrangørs eller udbyders insolvens kan være særlig skadelig for forbrugerne. Det er ofte vanskeligt for forbrugerne at finde ud af, om det sammensatte rejsearrangement, som de købte med hjælp af en udbyder, er beskyttet eller ej. Faktisk var det sådan, at 67 % af de forbrugere, der købte sammensatte rejsearrangementer via en formidlende udbyder, hvor der faktureres af forskellige selskaber, fejlagtigt troede, at de ville få erstatning, såfremt en af dem skulle gå konkurs. Denne forvirring kunne føre til væsentlige tab, navnlig når forbrugerne først indser, at de ikke er beskyttet, hvis deres selskab er gået konkurs, og de strandede i udlandet eller ikke er i stand til at få deres penge tilbage.

2.3.2. Tab, som forbrugerne lider på grund af uklare og forældede regler

I et vist omfang lider også de, der køber "beskyttede" arrangerede pakkerejser, tab. Det skyldes, at der er visse bestemmelser i direktivet, der er uklare, er forældede eller ikke lever op til de forventninger, som nutidens forbrugere med rimelighed må have. Det gælder navnlig visse regler om ansvar, usikkerhed med hensyn til priser, manglende ret til at hæve aftalen og besværlig klageadgang.

2.4. Status quo - Referencescenariet

Uden yderligere offentlige foranstaltninger ville de identificerede problemer fortsætte. På længere sigt må de forventes at blive større i lyset af internettets stigende popularitet og den stadig større brug af sammensatte rejsearrangementer.

2.5. Har EU ret til at træffe foranstaltninger?

Retsgrundlaget for EU's foranstaltninger er traktatens artikel 114, hvori det bestemmes, at "Europa-Parlamentet og Rådet [...] vedtager de foranstaltninger med henblik på indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser, der vedrører det indre markeds oprettelse og funktion." Desuden hedder det i artikel 114, stk. 3, at "Kommissionens forslag i henhold til stk. 1 inden for sundhed, sikkerhed, miljøbeskyttelse og forbrugerbeskyttelse skal bygge på et højt beskyttelsesniveau under hensyntagen til navnlig enhver ny udvikling baseret på videnskabelige kendsgerninger."

Målet om at fremme forbrugerbeskyttelsen, samtidig med at den juridiske fragmentering og konkurrencefordrejning på det indre marked fjernes, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne.

3. POLITISKE MÅLSÆTNINGER

De generelle mål er at bidrage til at få det indre marked for pakkerejser til at fungere bedre og sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau i denne sektor.

4. POLITISKE LØSNINGSMODELLER

4.1. Identificerede politiske løsningsmodeller

- **Løsningsmodel 1 - Opretholdelse af status quo - referencescenariet**
- **Løsningsmodel 2 - Retningslinjer**

- **Løsningsmodel 3 - Mærkningsordning for pakkerejser (delmodel A) og/eller krav til udbydere af assisterede rejsearrangementer, således at det bestemmes, at de pågældende ydelser ikke udgør en pakkerejse - den såkaldte "Dette er ikke en pakkerejse" - ansvarsfraskrivelse (delmodel B)**
- **Løsningsmodel 4 - Ophævelse af direktivet og selvregulering**
- **Løsningsmodel 5 - Reform af direktivet og medtagelse af "one-trader"-pakkerejser**

Løsningsmodel kræver en revision af det nuværende direktiv om pakkerejser, der præciserer dets anvendelsesområde gennem en eksplicit medtagelse af "one-trader"-pakkerejser og opdatering og forbedring af flere bestemmelser.

- **Løsningsmodel 6 - Gradueret strategi - Reform af direktivet og medtagelse af både "one-trader"- og "multi-trader"-pakkerejser, samtidig med at der anvendes en enklere ordning for "multi-trader" assisterede rejsearrangementer**

Denne løsningsmodel består af løsningsmodel 5 (alle foreslåede politiske foranstaltninger) suppleret med en udvidelse af anvendelsesområdet for direktivet om pakkerejser med en gradueret strategi:

- "multi-trader"-pakkerejser, dvs. alle "nye pakkerejser" ville være omfattet af samme ordning som arrangerede pakkerejser (herunder fuldt ansvar for pakkerejsens gennemførelse og pligten til at sikre insolvensbeskyttelse),

- "multi-trader" assisterede rejsearrangementer ville være omfattet af en enklere ordning, der ville være begrænset til insolvensbeskyttelse og en pligt til på en klar måde og på en fremtrædende plads at anføre, at udbyderen alene vil være kontraktligt ansvarlig for gennemførelsen af sine ydelser (delmodel 3B)

- **Løsningsmodel 7 - Reform af direktivet og medtagelse af både "one-trader"-pakkerejser og alle "multi-trader"-rejsearrangementer**

Denne model omfatter løsningsmodel 5 og 6, lige som den også lader alle "multi-trader" assisterede rejsearrangementer være omfattet af alle krav i direktivet om pakkerejser. Det betyder, at alle forpligtelser og ansvar også ville finde anvendelse på "multi-trader" assisterede rejsearrangementer.

- **Løsningsmodel 8 - "Rejsedirektiv"**

Denne model omfatter løsningsmodel 7 suppleret med en udvidelse af anvendelsesområdet til alle individuelle rejsearrangementer. Denne løsningsmodel ville i princippet anvende de samme regler på alle rejseydelser uafhængigt af, om produktet tilbydes/købes som en del af en pakkerejse eller som et enkeltstående produkt.

4.2. Afviste politiske løsningsmodeller

Det foreslås at afvise løsningsmodel 8, da de fleste af de mest almindelige problemer, som forbrugerne har med individuelle rejsearrangementer, vil kunne løses inden for rammerne af eksisterende horisontal lovgivning, forudsat at de passende håndhævelsesmekanismer eksisterer på nationalt niveau.

5. KONSEKVENSANALYSE:

5.1. Analyse af løsningsmodel 2 - Retningslinjer

Denne politiske løsningsmodel bevarer direktivet om pakkerejser i dets nuværende form og udarbejder retningslinjer. Det kunne i et vist omfang forbedre gennemsigtigheden på

reguleringsområdet for erhvervsliv og forbrugere. Sammenlignet med referencemodellen kan denne model komme til at betyde en meget lille reduktion af ulemperne for forbrugerne som et resultat af den bedre gennemførelse af direktivet om pakkerejser fra erhvervslivets side og af en strengere håndhævelse fra medlemsstaternes side. Da retningslinjer pr. definition imidlertid ikke er juridisk bindende, er disse fordele usikre.

5.2. Analyse af løsningsmodel - Mærkningsordning for pakkerejser (løsningsmodel 3A) og/eller ansvarsfraskrivelsen "Dette er ikke en pakkerejse" (løsningsmodel 3 B), supplerende model til andre politiske løsningsmodeller

I takt med at forbrugerne ville blive mere og mere opmærksomme på, at samme mærke finder anvendelse over hele EU, ville model løsningsmodel 3 sandsynligvis komme til at betyde en mere fair konkurrence mellem forskellige markedsaktører og kunne derfor styrke det indre markeds funktion. Mærket kunne reducere ulemperne for forbrugerne, idet forbrugerne ville være i stand til at træffe kvalificerede beslutninger. Ansvarsfraskrivelsen (delmodel 3 B) forventes at være mere effektiv end pakkerejsemærket, da negativ information ville advare forbrugere, som ellers kunne købe rejsearrangementer uden beskyttelse under den fejlagtige antagelse, at de er beskyttet. Opfyldelsesomkostningerne for erhvervslivet under denne politiske løsningsmodel er begrænset til en enkeltstående anslået udgift på i gennemsnit 500 EUR pr. virksomhed.

5.3. Analyse af model løsningsmodel 4 - Ophævelse af direktivet

En ophævelse af direktivet ville kunne reducere opfyldelses- og administrationsomkostningerne for erhvervslivet med 10,5-12,5 EUR pr. pakkerejse, hvilket teoretisk kunne give lavere priser for forbrugerne. Disse fordele ville imidlertid afhænge af medlemsstaternes vilje til at ophæve deres nationale lovgivning. De fleste medlemsstater ville imidlertid nok bevare forbrugerbeskyttelsen på området for pakkerejser. Denne politiske model kan derfor også føre til en større opsplitning af det indre marked.

5.4. Analyse af model løsningsmodel 5 - Reform af direktivet og medtagelse af "one-trader"-pakkerejser

Løsningsmodel 5 ville bidrage til, at det indre marked for pakkerejser kunne komme til at fungere bedre, og ville eliminere en juridisk fragmentering og fremme lige konkurrencevilkår for operatører. Visse uberettigede opfyldelsesomkostninger, f.eks. dem, der vedrører regler for brochurer, vil blive fjernet. Der ville imidlertid være en stigning i opfyldelsesomkostningerne for nye "one-trader"-pakkerejser, der kommer til at falde ind under direktivet om pakkerejser. Under den antagelse, at 50 % af "one-trader"-pakkerejserne allerede er omfattet af det nuværende direktiv om pakkerejser, ville de yderligere opfyldelsesomkostninger udgøre 335-424 mio. EUR (mindst 7,5 EUR og højst 9,5 EUR i anslåede opfyldelsesomkostninger pr. pakkerejse). Disse yderligere opfyldelsesomkostninger for branchen vil (i det mindste delvist) blive opvejet af:

- de reducerede administrationsomkostninger (395 mio. EUR)
- omkostningsbesparelser som følge af, at forretningsrejser arrangeret af rejsestyrvirksomheder ikke omfattes af direktivets anvendelsesområde, i størrelsesordenen 60-76 mio. EUR (mindst 7,5 EUR og højst 9,5 EUR i anslåede opfyldelsesomkostninger pr. pakkerejse)
- gensidig anerkendelse af insolvensbeskyttelse
- indførelsen af en begrænsning (i dage) af pligten til at tilbyde alternative arrangementer i tilfælde af langvarige force majeure-hændelser.

Eftersom flere "one-trader"-pakkerejser ville falde ind under direktivet om pakkerejser (denne model ville omfatte ca. 40 % af alle ferierejser), og visse regler ville blive præciseret, ville ulemperne for forbrugerne falde med 348 mio. EUR, såfremt 50 % af "one-trader"-pakkerejserne som noget nyt føres ind under direktivet om pakkerejser.

5.5. Analyse af løsningsmodel 6 - Gradueret strategi - Reform af direktivet og medtagelse af både "one-trader"- og "multi-trader"-pakkerejser, samtidig med at der anvendes en enklere ordning for "multi-trader" assisterede rejsearrangementer

Sammenlignet med model løsningsmodel 5 ville denne model yderligere bidrage til, at det indre marked for pakkerejser kunne komme til at fungere bedre, lovgivningens fragmentering ville blive fjernet, og der ville blive skabt lige konkurrencevilkår for operatørerne. De samlede yderligere opfyldelsesomkostninger kunne skønnes at blive 528-654 mio. EUR om året (mindst 7,5 EUR og højst 9,5 EUR i anslåede opfyldelsesomkostninger pr. pakkerejse).

Ved at lade "multi-trader" assisterede rejsearrangementer udelukkende være omfattet af en pligt til at erklære, at de ikke udgør en pakkerejse og til at sikre insolvensbeskyttelse, ville gennemsigtigheden for forbrugerne øges, og en fair konkurrence ville blive sikret, samtidig med at man ville undgå unødige omkostninger i forbindelse med alle de pligter, der er forbundet med pakkerejser.

Denne enklere ordning ville især komme små og mellemstore virksomheder, som i dag sælger "multi-trader"- og "one-trader"-pakkerejser, til gode, da det kunne være vanskeligt for dem at påtage sig ansvaret for udførelsen af alle de forskellige udbyderes ydelser. Disse arrangører ville være i stand til at indrette deres forretningsaktiviteter efter nogle af kravene i direktivet om pakkerejser (insolvensbeskyttelse og en pligt til at offentliggøre ansvarsfraskrivelsen "Dette er ikke en pakkerejse"). Det er umuligt at sætte præcise tal på, hvor mange virksomheder der ville gøre dette. Under den antagelse, at 25 % af "one-trader"- og 50 % af "multi-trader"-pakkerejserne ville blive solgt i fremtiden som assisterede rejsearrangementer, ville de samlede yderligere opfyldelsesomkostninger for løsningsmodel 6 imidlertid kunne anslås til 386-444 mio. EUR om året (mindst 7,5 EUR og højst 9,5 EUR i anslåede opfyldelsesomkostningerne pr. pakkerejse).

For forbrugernes vedkommende ville det være rimeligt at antage, at ulemperne ville blive reduceret med 508 mio. EUR på årsbasis i takt med, at flere pakkerejser bliver omfattet af direktivet om pakkerejser. Men ud fra de samme antagelser som ovenfor om, at visse udbydere kunne tænkes at tilpasse deres forretningsmodeller og ikke længere sælge pakkerejser, kunne den samlede reduktion i ulemperne for forbrugerne skønnes at blive 430 mio. EUR. Desuden ville ansvarsfraskrivelsen "Dette er ikke en pakkerejse" gøre det muligt for forbrugerne at træffe kvalificerede valg.

5.6. Analyse af løsningsmodel 7 - Reform af direktivet og medtagelse af både "one-trader"-pakkerejser og alle "multi-trader"-rejsearrangementer

I lighed med løsningsmodel 6 ville denne model bidrage til, at det indre marked for pakkerejser kunne komme til at fungere bedre. Men ved at udvide anvendelsesområdet til alle "multi-trader"-rejsearrangementer og ved at underlægge dem alle krav i direktivet om pakkerejser ville denne model generere uforholdsmæssige og urimelige omkostninger for selskaber, der blot fungerer som formidlere, da de måske ikke vil være i stand til at garantere udførelsen af samtlige de ydelser, der er indeholdt i rejsekombinationen. De yderligere opfyldelsesomkostninger kunne skønnes at blive 610-773 mio. EUR årligt (mindst 7,5 EUR og højst 9,5 EUR i anslåede opfyldelsesomkostninger pr. pakkerejse). Denne model ville øge

antallet af forbrugere, der er beskyttet af direktivet om pakkerejser, yderligere, og ville reducere de årlige ulemper for forbrugerne med 593 mio. EUR.

6. SAMMENLIGNING AF MODELLER

Løsningsmodel 6 "gradueret strategi", herunder delmodel 3B, har en række fordele i forhold til andre løsningsmodeller. Den opfylder reelt de erklærede politiske målsætninger, idet den ville sikre lige konkurrencevilkår, samtidig med at den ville sikre, at opfyldelsesomkostningerne vil være rimelige for de nye aktører, der bliver omfattet af dens reviderede ansvarsområde. Denne model åbner også op for en enklere ordning, der ville være særligt fordelagtigt for SMV'er og mikrovirksomheder, som måtte være dårligt stillet i forhold til at påtage sig ansvaret for gennemførelsen af forskellige ydelser, der er inkluderet i rejsekombinationen. For forbrugerne ville model løsningsmodel 6 medføre en væsentlig reduktion i ulemperne på grund af udvidelsen af dens anvendelsesområde, der sikrer insolvensbeskyttelse for alle typer af sammensatte rejsearrangementer, en præcisering af visse forældede og uklare regler i det nuværende direktiv og større gennemsigtighed i forhold til den information, der gives til forbrugerne. Den sikrer en rimelig balance mellem erhvervs- og forbrugerinteresser ved kun at forholde sig til de situationer, hvor der er konkrete elementer, der indikerer over for forbrugeren, at han/hun køber en pakkerejse, samtidig med at den indfører en enklere ordning, hvor det kun er nogle af kravene i direktivet om pakkerejser (insolvensbeskyttelse og pligt til information), der finder anvendelse på situationer, hvor sammenkædningen mellem de tilbudte ydelser er mindre fremtrædende.

7. OPFØLGNING OG EVALUERING

Opfølgnings- og evalueringsprocessen bør fokusere på de mål, der bestemmes af identifikationen af problemerne. Der bør forelægges en rapport om anvendelsen af direktivet for Europa-Parlamentet og Rådet senest fem år efter fristen for gennemførelsen.