

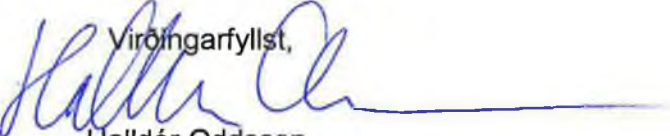


Nefndasvið Alþingis
Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík: 3.5.2018
Tilvísun: 201804-0013

Efni: Frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, 484. mál.

Um leið og Alþýðusamband Íslands fagnar þeirri auknu neytendavernd og skýrleika sem í frumvarpinu felst er vakin athygli á þeim athugasemdum sem settar eru fram í umsögn ASÍ (sjá meðfylgjandi) um 485. mál yfirstandandi þings en umrædd frumvörp tengjast að nokkru leyti. Verði brugðist við þeim þörfu athugasemda sem þar koma fram má ætla að slíkt kalli á einhverjar breytingar á t.a.m. gildissviðsákvæði þess frumvarps sem hér um ræðir.

Virðingarfyllt,

Halldór Oddsson,
Lögfræðingur hjá ASÍ.
halldoro@asi.is / s. 5355600



Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík: 26. apríl 2018
Tilvísun: 201804-0014

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Ferðamálastofu, 485. mál.

Alþýðusamband Íslands hefur fengið til umsagnar frumvarp til laga um Ferðamálastofu, 485. mál.

Alþýðusambandið tekur undir nauðsyn þess að endurskoðuð sé löggjöf um Ferðamálastofu, ferðamálaráð og hluta leyfisveitinga í ferðaþjónustu, þar sem m.a. hlutverk Ferðamálastofu er skýrt sem leyfisveitanda og eftirlitsaðila með leyfisskyldri starfsemi í ferðaþjónustu og varðandi aðra þætti sem tilteknir eru í 3. gr. frumvarpsins.

Hér á eftir verður fjallað um nokkur atriði sem Alþýðusambandið telur vanta í frumvarpið eða þarfnast lagfæringa.

Leyfisskylda erlendra ferðaþjónustuaðila

Alþýðusambandið gerir alvarlegar athugasemdir við að tækifærið nú sé ekki notað til að fjalla um og gera kröfur til þess að erlendir ferðaþjónustuaðilar sem eru með starfsemi hér á landi verði leyfisskyldir í samræmi við 7. og 8. gr. frumvarpsins með sama hætti og íslenskir ferðaþjónustuaðila.

Fyrir liggur að íslenskar ferðaskrifstofur og önnur ferðaþjónustufyrirtæki þurfa í dag að keppa við fjölda erlendra ferðaþjónustuaðila sem skipuleggja og selja ferðir um Ísland, Erlend fyrirtæki sem eru mörg með umsvifamikinn rekstur hér á landi með eigin fararstjóra og „leiðsögumenn“ og jafnvel eigin ökutæki, án þess að lúta þeim reglum sem íslenskum fyrirtækjum er ætlað að virða eða greiða skatta eða uppfylla aðrar skyldur hér á landi, s.s. varðandi tryggingar.¹ Þessi staða hefur leitt til þess að erlend fyrirtæki stunda undirboð á markaði fyrir Íslandsferðir, skapa sér óásættanlegt samkeppnisforskot gagnvart innlendum fyrirtækjum og ógna afkomu starfsmanna þeirra.

¹ Sjá hjálagað fylgiskjal. Í frumvarpi sem nú liggur fyrir Alþingi, mál nr. 468, er sá þáttur er snýr að launum og starfskjörum starfsmanna þessara fyrirtækja ávarpaður.



Krafa ASÍ er að tryggð verði eins og kostur er að innlend ferðapjónustufyrirtæki búi ekki við lakari rekstrar- og samkeppnisskilyrði en erlend.

Í framangreindu ljósi leggur Alþýðusamband Íslands til að öllum þeim aðilum sem bjóða upp á eða selja skipulagðar ferðir hér á landi, jafnt erlendum sem innlendum, verði gert skylt að sækja um og fá starfsleyfi í samræmi við 7. og 8. gr. frumvarpsins og beri sömu skyldur skv. lögnum.

Jafnframt er nauðsynlegt að hugað verði sérstaklega að skráningu þessara fyrirtækja og skattskyldu í því fylgt eftir með gagnkvæmri upplýsingamiðlun og samstarf Ferðamálastofu og skattayfirvalda vegna starfsemi erlendra ferðapjónustuaðila. Sama gildi um Samgöngustofu hvað varðar rekstraleyfi til fólksflutninga og Vinnumálastofnun varðandi réttindi útsendra starfsmanna. Þetta atriði er að vísu lítillega ávarpað í 2. mgr. 12. gr. frumvarpsins, en með ófullnægjandi hætti, bæði hvað varðar efni og framsetningu, auk þess sem það á aðeins við um leyfisskylda aðila eins og frumvarpið stendur í dag.

Öryggisáætlanir og áhættumat, eftirlit og eftirfylgni

Í 10. gr. frumvarpsins um öryggisáætlanir og áhættumat segir í 1. mgr.:

Hver sá sem hyggst bjóða upp á eða selja skipulagðar ferðir innan íslensks yfirráðasvæðis ber ábyrgð á því að útbúa skriflega öryggisáætlun fyrir hverja tegund ferðar, óháð því hvort viðkomandi selur ferðina beint til ferðamanns eða með milligöngu annars aðila. Öryggisáætlun skal ávallt vera til skrifleg á íslensku og ensku. Óheimilt er að bjóða til sölu, kynna eða miðla á nokkurn hátt slíkum ferðum ef öryggisáætlun liggur ekki fyrir.

Þá er í 2. mgr. fjallað um áhættumat og tilgang þess.

Bent hefur verið á að þrátt fyrir að erlendum ferðapjónustuaðilar séu samkvæmt frumvarpinu ekki leyfisskyldir, þá beri þeim eins og öðrum að hafa öryggisáætlun og gera áhættumat. Þannig sé a.m.k. að einhverju leyti verði að fella starfsemi erlendra fyrirtækja undir reglu laganna og eftirlit Ferðamálastofu.

Hér skal bent á að eingöngu er verið að fjalla um öryggisáætlanir og áhættumat og kemur því engan veginn í staðin fyrir leyfisskylduna og það sem henni fylgir.

Því til viðbótar er rétt að benda á að frumvarpið gerir ekki ráð fyrir virku eftirliti og eftirfylgni með því að öryggisáætlanirnar séu gerðar og áhættumatið framkvæmt. Í 7. mgr. 10 gr. segir:

„Ferðamálastofa hefur eftirlit með því að öryggisáætlanir séu til staðar og séu uppfærðar eins og þörf er á. Ferðamálastofu er heimilt að kalla eftir öryggisáætlun. Ef öryggisáætlun reynist bersýnilega ófullnægjandi eða ekki hefur verið útbúin öryggisáætlun skal



Ferðamálastofa veita aðila kost á að bæta úr innan hæfilegs frests sem skal að lágmarki vera 14 dagar. Ef aðili bætir ekki úr innan frestsins er Ferðamálastofu heimilt að leggja á dagsektir skv. 19. gr. þar til úr er bætt.“

Samkvæmt frumvarpinu verður ekki séð að Ferðamálastofu eða öðrum aðilum, svo sem lögreglunni, sé ætlað að hafa virkt eftirlit úti á vegum með því að ferðapjónustuaðila hafi gert öryggisáætlun eða framkvæmt áhættumat. Það er því ljóst að eftirlit með framkvæmdinni verður mjög takmarkað og mun lítið eða ekkert ná til erlendra ferðapjónustuaðila að óbreyttu, þar sem Ferðamálastofa hefur engar upplýsingar um þá, sem er forsenda þess að hægt sé að kalla eftir öryggisáætlunum.

Væntanlega gildir allt það sama og bent er á hér að framan þegar kemur að virku eftirliti úti á vegum með því að aðilar hafi fullgild starfsleyfi.

Í ljósi framanritaðs leggur Alþýðusambandið til að sett verði inn í V. kafla frumvarpsins skýrar heimildir lögreglu til að ganga eftir því við eftirlit úti á vegum að ferðapjónustuaðilar hafi tilskilin leyfi og gert öryggisáætlun.

Að lokum

Alþýðusamband Íslands styður að frumvarpið verði að lögum að því tilskildu að bætt verði úr þeim ágöllum sem fjallað hefur verið um hér að framan.

Virðingarfyllst,

Halldór Grönvold,
aðstoðarframkvæmdastjóri ASÍ



Minnisblað

Brotastarfsemi í ferðapjónustunni - Erlendir ferðaskipuleggjendur

Til: Þeirra sem málið varðar

Frá: Halldór Grönvold

Dags: Apríl 2018

I

Alþýðusamband Íslands hefur aflað sér eftirfarandi upplýsinga hvað varðar erlenda ferðapjónustuaðila sem skipuleggja ferðir um Ísland fyrir erlenda ferðamenn.¹

Vaxandi fjöldi erlendra ferðaskipuleggjenda bjóða styttri og lengri ferðir um Ísland. Ekki er óalgengt að um sé að ræða 4 til 12 daga ferðir, með hópferðabifreiðum, minni farartækjum/jeppum (og jafnvel skipum sem sigla á milli áfangastaða). Það virðist sammerkt þessum fyrirtækjum að starfsemi þeirra er ekki skráð hér á landi (eða með mjög takmörkuðum hætti) og að þau nýta sér starfskrafta erlendra fararstjóra, „leiðsögumanna“ og „ökuleiðsögumanna“ sem ekki hafa réttindi eða njóta launa og annarra starfskjara í samræmi við íslenska kjarasamninga og lög eða greiða hér á landi skatta og önnur gjöld af tekjum sínum.

Rétt er að geta þess að upplýsingar um þessa erlendu ferðapjónustuaðila eru oft mjög takmarkaðar, en byggja á upplýsingum sem Alþýðusambandið hefur fengið úr íslensku ferðapjónustunni og með því að skoða internetið. Hér á eftir verða nefnd nokkur dæmi sem hefur rekið á fjörunar. Alls ekki er um tæmandi upptalningu að ræða.

Islande 66°Nord (66°Nord)² <http://www.66nord.com/recherche/pays/islande>

Islande 66 Nord, 2 rue Vaubecour 69002 Lyon France (skv. vefnum 66°Nord, 36-37 Quai Arloing – 69009 LYON) skipuleggur 4 - 12 daga ferðir um Ísland fyrir frönskumælandi einstaklinga og hópa. Boðið er upp á ferðir allt árið þótt framboðið sé mest yfir sumartímann. Fyrirtækið er skráð sem Islande 66 nord með aðstöðu að Gjótuhrauni 6, 220 Hafnarfirði. Fyrirtækið er hins vegar ekki með aðstöðu þar lengur.

¹ Tekið skal fram að hér er ekki verið að tala um erlenda ferðapjónustuaðila/ferðaskrifstofur sem koma með ferðahópa hingað til lands t.d. með rútubifreiðum ferðast um landið og yfirgefa það svo aftur að ferð lokinni.

² Ekki er alveg á hreinu hvort um sama fyrirtækið er að ræða.



Það var á árinu 2017 með aðstöðu í Eldshöfða 9 í Reykjavík. Fyrirtækið er skráð með kennitöluna 550609-9910.

Islande 66 Nord er ekki skráð í fyrirtækjaskrá RSK. Islande 66 Nord er hins vegar skrá hjá Samgöngustofu með [rekstrarleyfi til fólksflutninga](#) til 29.8.2018.

Samkvæmt upplýsingum sem ASÍ hefur aflað sér sótti BYR banki um svokallaða bankakennitölu (550609-9910) fyrir fyrirtækið, en samkvæmt upplýsingum KPMG má einungis nota slíkar kennitölur til þess að millifæra fjárhæðir innan bankakerfisins.

Hvað varðar starfsemi fyrirtækisins þá er það með smárútur á frönskum númerum sem notaðar eru í ferðum fyrirtækisins.

Þá notast fyrirtækið við erlenda „ökuleiðsögumenn“. Þessir „leiðsögumenn“ og virðast þeir og þeirra störf hvergi vera skráð hér á landi. Þá er fullyrt að þessir leiðsögumenn njóti allt annarra og lakari launa og annarra starfskjara en gilda skv. íslenskum kjarasamningum og lögum.

Geko Expeditions <http://www.gekoexpeditions.com/?portfolio=islande>

Geko Expeditions, Abranna 24, CH-1645 Le Bry, Sviss. Um er að ræða svissneska ferðaskrifstofu sem sérhæfir sig í "self-drive" 4x4 jeppaferðum. Þeir auglýsa sérstaklega "off F" "Forgotten Tracks" við Vatnajökul. Þeir hafa selt ferðir hingað a.m.k. árin 2015, 2016 og 2017 ásamt því að ferðir eru skipulagðar 12. júlí – 4. ágúst og 31. júlí – 18. ágúst 2018. Búið er að setja myndband á heimsíðuna og youtube sem sýnir akstur á ómerktum slóðum:

https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=nTp3fJ_otw.

Ekki er vitað til þess að þetta fyrirtæki eða leiðsögumenn á þess vegum séu skráð hér á landi.

Backroads <https://www.backroads.com/award-winning-tours/iceland>

Fyrirtækið er með höfuðstöðvar í 801 Cedar St., CA 94710, Berkeley, Kaliforníu.

Fyrirtækið býður nokkuð úrval ferða um Ísland næsta sumar.

Fyrirtækið var með kynningarfund og skráningu fyrir væntanlega leiðsögumenn á Icelandair Hotel Marina, 13. mars 2017, þar sem það kynnti það sem það hefur í boði fyrir þessa aðila.

Ekki er vitað til þess að þetta fyrirtæki eða leiðsögumenn á þess vegum séu skráð hér á landi. Þá er ekki ljóst hvort fyrirtækið nýtir sér rútur eða önnur farartæki frá íslenskum ferðaþjónustuaðilum.



Alþýðusambandið hefur undir höndum samskipti einstaklings sem lýst hafði áhuga á að taka að sér fararstjórn við fyrirtækið. Þar kemur m.a. fram að grunngreiðsla (ekki er talað um laun) sé 75€ á dag fyrir dagsferðir og 540€ á viku fyrir 6 daga ferð. Þá er greitt orlof sem er 10% ofan á launin. Tekið er fram að við þetta bætist þjófnefnd og ýmis tilboð sem leiðsögumönnum stendur til boða. Að öðru leyti er óljóst um kjör og réttindi leiðsögumanna. Ljóst er að þessi kjör eru langt undir og ekki í neinu samræmi við kjarasamninga og lög hér á landi.

tierras polares https://www.tierraspolares.es/pais-7_Islandia/

Fyrirtækið er með höfuðstöðvar í Calle Cava Alta, 17 28005 Madrid á Spáni. Um er að ræða spænsk ferðaskrifstofa sem hefur starfað hér á landi í a.m.k. 6 ár.

Fyrirtækið býður upp á fjölda mismunandi ferða um Ísland allt að 15 daga. Flytur inn ferðamenn með flugi frá Spáni (og Ítalíu). Um er að ræða ferðir með jeppum/smárútum. Fararstjórnar/„ökuleiðsögumenn“ og bílstjórnar fyrirtækisins voru árið 2017 þegar mest var á bílinu 20 – 30.

Samkvæmt upplýsingum spánsks starfsmanns fyrirtækisins eru allir „leiðsögumenn“ erlendir. Flestir frá Spáni (og einhverjir Ítalir sem tala spænsku). Ekki eru um fagaðila að ræða (nema í undantekningartilfellum). Þeir eru í 15 daga í launalausum námi í upphafi. Ekki eru gerðir ráðningarsamningar. „Leiðsögumenn“ fengu árið 2017 greiddar 100 evrur á dag þá daga sem unnið er (annars ekkert). Öll skráning hér á landi og skattar og tryggingamál eru miklum ólestri.

Fyrirtækið var á árinu 2017 með aðstöðu í Selhelli, Hafnarfirði, verkstæði og birgðastöð.

Einhver tengsl eru á milli fyrirtækisins og Brattahlid Iceland Adventur ehf. kt. 510509-0640, Laugavegi 149, 105 Reykjavík.

Nefndarsvið Alþingis
Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

2. maí 2018

Efni: Umsögn Ferðafélags Íslands um frumvarp til laga um Ferðamálstofu (þingskjal 695 – 485 mál) og frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun (þingskjal 694 – 484 mál).

Ferðafélag Íslands (hér eftir „FÍ“) hefur falið Deloitte ehf. að koma eftirfarandi umsögn til atvinnuveganefndar Alþingis vegna tveggja lagafrumvarpa sem nú eru í umsagnarferli hjá nefndinni. Annars vegar er um að ræða frumvarp til laga um Ferðamálstofu og hins vegar frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun. Umsögnin varðar einkum fyrirætlaða leyfisskyldu sem lögð verður á umbjóðanda okkar samkvæmt fyrirbyggjandi drögum. FÍ þakkar tækifærið til að koma þessum athugasemdum á framfæri við nefndina.

Um Ferðafélag Íslands

FÍ var stofnað árið 1927 og er áhugamannafélag sem hefur frá upphafi haft það að markmiði að stuðla að ferðalögum á Íslandi og greiða fyrir þeim með margvíslegum hætti. Þetta gerir félagið t.d. með skipulagningu fjölbreyttra ferða, ásamt uppbyggingu og rekstri fjallaskála víða um land. Einnig kemur félagið að ýmiskonar samfélags- og framfaraverkefnum, s.s. með því að leggja brýr og vegi, stika gönguleiðir, sinna landgræðslu, stuðla að náttúruvernd o.s.frv. Einn veigamikill þáttur í starfsemi félagsins er rekstur gistiskála á hálendinu sem nýtast jafnframt m.t.t. öryggisráðstafanna á hálendinu og koma t.a.m. mjög reglulega fyrirspurnir til félagsins um að grennslast fyrir um aðila sem hafa ekki skilað sér á tilteknum tíma á áfangastað. Er þá leitað til FÍ um að grennslast fyrir um hvort viðkomandi aðilar séu komnir í skála félagsins á tilteknu svæði. Þannig eru skálar félagsins ákveðin öryggistæki fyrir ferðamenn á hálendinu. Þá heldur félagið úti nokkuð umfangsmiklu útgáfu- og fræðslustarfi, s.s. með útgáfu heimilda- og fræðslurita, korta og bóka, svo og árbók félagsins sem er einstakur bókaflokkur um land og náttúru. Þá hefur félagið um árabil gefið út sérrit með leiðarlýsingum á göngusvæðum eða öðrum fróðleik er tengist náttúru, sögu og lífríki afmarkaðs svæðis. Að lokum má nefna að félagið hefur undanfarið lagt töluverða áherslu á frekari samfélagslega verkefni í tengslum við almenna lýðheilsu, s.s. með því að bjóða ókeypis ferðir fyrir flóttafólk og aðra sem glíma við ofþyngd og/eða andlega erfiðleika.

Innan vébanda FÍ starfa 13 sjálfstæðar deildir um land allt sem m.a. standa fyrir ferðum, reka gistiskála og sinna fræðslu og útgáfustarfi í heimabyggð. Árið 2009 var Ferðafélag barnanna jafnframt stofnað, með það að höfuðmarkmiði að hvetja börn og foreldra til útiveru og samveru í náttúru Íslands. Þá var Ferðafélag unga fólksins (FÍ Ung) stofnað árið 2015 með það markmið að hvetja ungt fólk á aldrinum 18-25 ára til að ferðast um Ísland, kynnast landinu og njóta útiveru í góðum félagsskap. Þess skal sérstaklega getið að ferðir á vegum FÍ Ung og Ferðafélags barnanna eru undantekningarlaust boðnar án endurgjalds

og eru því alfarið á kostnað félagsins. Í heildina eru félagsmenn FÍ um átta þúsund talsins og þá eru u.þ.b. fimmhundruð sjálfboðaliðar sem koma með ýmsum hætti að uppbyggingu og starfsemi félagsins.

Afnám undanþáguheimildar til íslenskra ferðafélaga

Samkvæmt 8. mgr. 8. gr. nógildandi laga nr. 73/2005 um skipan ferðamála er Ferðamálastofu heimilt að undanþiggja starfsemi íslenskra ferðafélaga frá ákvæðum laganna að því er lýtur að ferðum innanlands. Þá var jafnframt að finna sömu heimild í eldri lögum um ferðamál og hefur félagið fram til þessa haldið úti starfsemi sinni á grundvelli slíkrar undanþágu. Í fyrirliggjandi frumvarpi er hins vegar lagt til að umrædd heimild verði afnumin með þeim rökstuðningi að ekki séu lengur talin rök fyrir því að veita slíkum félögum undanþágu frá ákvæðum laganna. Þessi rökstuðningur með frumvarpinu virðist vera settur fram með ákveðnu þekkingarleysi á eðli og umfangi þeirrar starfsemi sem félagið stendur fyrir. FÍ gerir því alvarlegar athugasemdir við þessa fyrirætlun enda yrði þá engin greinarmunur gerður á starfsemi þeirra sem stunda hefðbundinn atvinnurekstur í ferðaþjónustu annars vegar og áhugamannafélaga sem m.a. byggja starfsemi sína að verulegu leyti á störfum sjálfboðaliða hins vegar.

Með hliðsjón af framangreindu skal þess í fyrsta lagi getið að við setningu nógildandi laga nr. 73/2005 um skipan ferðamála kom einnig til skoðunar að fella undanþágu þessa úr gildi en við meðferð málsins hjá samgöngunefnd var fallið frá slíkum fyrirætlunum með eftirfarandi röksemdum:

„Nefndin ræddi einnig stöðu innlendra ferðafélaga á borð við Ferðafélag Íslands og Útivist en með frumvarpinu er lagt til að niður falli heimild ráðherra til að veita undanþágu frá skilyrðum laganna varðandi rekstur ferðaskrifstofu. Telur nefndin að rökin fyrir setningu þessa lagaákvæðis hafi verið þau að veita fjölmönnum ferðafélögum sem byggt hefðu starf sitt á sjálfboðaliðastarfi um áratugaskeið og staðið fyrir umfangsmikilli uppbyggingu á ferðamannastöðum víða um land undanþágu frá skilyrðum laganna vegna hagsmuna almennings. Þessi félög hafa reist skála á hálendinu sem eru öllum opnir, lagt brýr og vegi, ásamt því að stíka gönguleiðir, sinna landvörslu og náttúruvernd. Fellst nefndin því á mikilvægi þess að áfram verði unnt að veita undanþágur frá lögnum fyrir slíka starfsemi og leggur til breytingartillögu þess efnis. Samkvæmt tillögunni verði það Ferðamálastofa sem ákveði þessar undanþágur.“

Eins og áður segir er í frumvarpinu byggt á því að ekki séu lengur til staðar röksemdir fyrir því að undanþiggja starfsemi ferðafélaga frá löggjöfinni án þess að þessum breyttu aðstæðum sé gert frekari skil. Í því tilliti verður ekki séð af hálfu félagsins að hvaða leyti aðstæður, s.s. hvað varðar starfsemi þess, hafi breyst þannig að forsendur undanþágunnar verði ekki lengur taldar fyrir hendi. Þvert á móti telur félagið ljóst að engar breytingar hafi orðið á eðli starfseminnar frá því að nógildandi lög tóku gildi. Þannig starfar félagið ennþá sem áhugamannafélag um ferðlög innanlands og hefur jafnframt haldið áfram að sinna þeim samfélagslegu þáttum starfsemi sinnar sem snúa að almannahagsmunum, s.s. með því að vinna að áframhaldandi uppbyggingu á ferðamannastöðum, stíkun gönguleiða, landgræðslu, fræðslustarfsemi, náttúruvernd o.s.frv. Þá hefur félagið eins og áður segir lagt aukna áherslu á samfélagsleg verkefni tengd almennri lýðheilsu, s.s. með því að bjóða ókeypis ferðir til flóttafólks og annarra sem glíma við ofþyngd og/eða andlega erfiðleika.

Í öðru lagi telur félagið mikilvægt að haft sé í huga að starfsemi þess er að verulegu leyti byggð upp á störfum sjálfbóðaliða. Að því leyti er uppbygging og starfsemi félagsins verulega frábrugðin hefðbundinni starfsemi ferðaþjónustufyrirtækja í atvinnurekstri, bæði hvað varðar eðli og undirliggjandi markmið starfseminnar. Með hliðsjón af framangreindu liggur í hlutarins eðli að félagið getur ekki uppfyllt allar sömu kröfur og gerðar eru til ferðaþjónustufyrirtækja í hefðbundinni atvinnustarfsemi. Í þessu tilliti má annars vegar nefna að allar ferðir á vegum FÍ eru leiddar af félagsmönnum FÍ sem uppfylla í flestum tilvikum ekki þær menntunarkröfur sem koma til með að vera gerðar til atvinnuleiðsögumanna enda einungis um áhugamenn að ræða. Það skal þó tekið fram að fararstjórar á vegum FÍ hafa í öllum tilvikum setið fjölda námskeiða, m.a. á vegum félagsins, ásamt því að hafa yfirleitt mikla þekkingu og reynslu í tengslum við þær ferðir sem þeir stýra. Þannig telur félagið menntun fararstjóra ætíð vera fullnægjandi og í samræmi við eðli viðkomandi ferðar sem boðin er af áhugamannfélagi að meginstefnu til félagsmanna sinna. Þá skal hins vegar nefnt að í IV. kafla frumvarpsins er gert ráð fyrir seljandi og/eða skipuleggjandi skuli útbúa skriflega öryggisáætlun fyrir hverja tegund ferðar sem boðin er gegn gjaldi. FÍ telur sig algjörlega tilbúið að mæta þessum auknu kröfum að því leytinu til að um er að ræða reglulegar ferðir. Það liggur hins vegar fyrir að töluverður hluti þeirra ferða sem félagið býður eru tilfallandi og myndi þetta því krefjast umfangsmikillar vinnu ár hvert. Það skal þó getið að félagið leggur nú þegar mikla áherslu á öryggismál og hefur m.a. sett fram almennar öryggisreglur, ásamt því vinna að áhættumati fyrir fjölfarnar gönguleiðir í samstarfi við Vátryggingafélag Íslands (VÍS).

Í þriðja lagi er rétt að ítreka þá staðreynd að starfsemi FÍ er ekki rekin í hagnaðarsyni sem gerir það að verkum að uppbygging og eðli starfseminnar er gjörólík því sem gildir í hefðbundnum samkeppnisrekstri fyrirtækja. Þannig má sem dæmi nefna að töluverður fjöldi ferða á vegum félagsins eru boðnar án endurgjalds (þ. á m. allar ferðir á vegum FÍ Ung og Ferðafélagi barnanna) og þær ferðir sem félagið býður gegn gjaldi er einungis ætlað að mæta kostnaði við ferðina sjálfa og skila því ekki teljandi hagnaði til félagsins. Félaginu er kleift að hafa þennan háttinn á þar sem það fjármagnar sig m.a. með móttöku styrktarframlaga sem mæta þá að einhverju leyti öðrum kostnaði við starfsemina. Það má hins vegar leiða töluverðar líkur að því að ef félagið færir inn á hefðbundinn samkeppnismarkað í ferðaþjónustu muni aðgengi þess að styrktarframlögum verða takmarkaðra og það mun því þurfa að fjármagna starfsemi sína með öðrum hætti. Þá skal þess jafnframt getið að félagið er eigandi þeirra skála sem það hefur byggt upp víða á hálendinu og hingað til haldið opnum fyrir öllum, þ. á m. öðrum fyrirtækjum í ferðaþjónustu. Þannig liggur í hlutarins eðli að aðgengi samkeppnisaðila að slíkum skálum og þeim aðbúnaði sem þar hefur verið komið fyrir muni þurfa að sæta endurskoðun af hálfu félagsins.

Í fjórða lagi skal nefnt að verði félaginu gert skylt að vera með ferðaskrifstofuleyfi er það komið í hefðbundinn atvinnurekstur og hefur væntanlega ekki heimild til að nýta sjálfbóðaliða með þeim hætti sem nú er. Þannig verður vinnuframlag hvers aðila skilgreint sem tekjur, eða að FÍ verði skylt að greiða laun fyrir allt sjálfbóðaliðastarf. Er um svo mikla breytingu að ræða að ljóst er að það mun hafa veruleg áhrif á alla starfsemi FÍ og gerbreyta yfir 90 ára sögu félagsins, ekki endilega til hins betra fyrir samfélagið.

Gildissvið frumvarps til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun

Samkvæmt b-lið 2. mgr. 2. gr. frumvarps til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun kemur fram lögin gildi ekki um ferðir sem eru tilfallandi, ekki í hagnaðarskyni og

aðeins fyrir takmarkaðan hóp ferðamanna. Þá kemur jafnframt fram í athugasemdum með frumvarpinu að hér geti m.a. verið um að ræða „skólaferðalög, ferðalög íþróttafélaga, félagasamtaka og aðrar álíka ferðir“ að því gefni að önnur viðkomandi skilyrði eru uppfyllt. Með hliðsjón af framangreindu telur FÍ ákvæðið ekki nægilega skýrt um hvort og að hve miklu leyti ákvæðið geti átt við um þær ferðir sem félagið býður upp á. Þannig telur félagið þær ferðir sem það býður upp á almennt tilfallandi og eins og áður segir starfar félagið ekki í hagnaðarskyni. Telur félagið því rétt að starfsemi þess sé undanskilin efni laganna eftir því sem eðlilegt er miðað við eðli og umfang starfseminnar. Hvað þetta varðar er jafnframt vísað til ofangreindra sjónarmiða um undanþágu frá leyfisskyldu eftir því sem við getur átt.

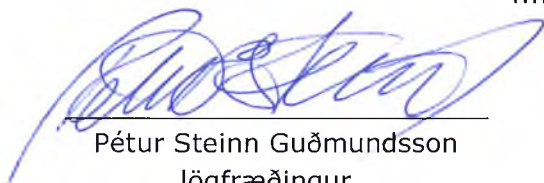
Fyrirætluð gildistaka laganna

Í fyrrgreindum frumvörpum er gert ráð fyrir hin nýju lög muni að mestu leyti taka gildi þann 1. júlí 2018, þ. á m. hvað varðar fyrrgreint afnám undanþáguheimildar til íslenskra ferðafélaga. Verði ekki fallist á ofangreind sjónarmið félagsins er ljóst að slíkur fyrirvari mun reynast alltof skammur til þess að félagið geti aðlagð starfsemi sína með fullnægjandi hætti að því breytta landslagi sem það kemur til með að standa frammi fyrir.

Lokaorð

Eins og að ofan greinir er FÍ meira en tilbúið að koma til móts við auknar kröfur sem frumvarpið gerir ráð fyrir, s.s. með tilliti til öryggismála og neytendaverndar, eftir því sem eðli og umfang starfsemi félagsins sem áhugamannafélags gefur tilefni til. Fari hins vegar svo að starfsemi félagsins verði að öllu leyti færð undir sama regluverk og gildir um önnur ferðaþjónustufyrirtæki í atvinnurekstri er ljóst að þær forsendur sem liggja að baki starfseminni munu breyst verulega og henni raunar sjálfhætt í núverandi mynd. Er það mat félagsins að slík niðurstaða kæmi til með að hafa verulega neikvæðar afleiðingar m.t.t. fyrrgreindra þátta starfseminnar sem unninn er að mestu leyti í krafti sjálfbóðaliða og nýttast íslensku samfélagi í heild sinni. Að lokum óskar félagið eftir því að fyrirsvarsmönnum þess verði gefið tækifæri á að koma fyrir atvinnuveganefnd í því tilliti að gera betur grein fyrir ofangreindum sjónarmiðum félagsins er varða efni þessara frumvarpa.

Virðingarfyllst,
f.h. Ferðafélags Íslands



Pétur Steinn Guðmundsson
lögfræðingur
Deloitte ehf.



Arnór Egill Hallsson
lögfræðingur
Deloitte ehf.

Nefndasvið Alþingis
Atvinnuveganefnd

Akureyri, 28. apríl 2018
Tilvísun: 1804075 / 00.08.00

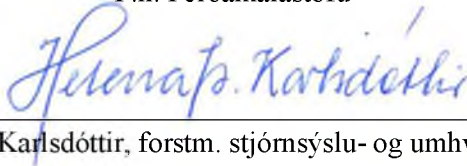
Efni: Umsögn Ferðamálastofu um frv. til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun. Þingskjal 694 — 484. mál.

Með tölvupósti sem sendur var 16. apríl sl. hefur Ferðamálastofu borist til umsagnar frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun.

Ferðamálastofa kom að gerð frumvarpsins og gerir ekki efnislegar athugasemdir við það. Hins vegar hvetur Ferðamálastofa Alþingi til að samþykkja frumvarpið hið fyrsta svo ferðaþjónustuaðilar, Ferðamálastofa og aðrir hagsmunaaðilar geti gert viðeigandi ráðstafanir en frumvarpið mun hafa töluverðar breytingar í för með sér.

Þar sem frumvarpið er m.a. um starfsemi Ferðamálastofu eru fulltrúar stofnunarinnar fúsir til að koma á fund atvinnuveganefndar til að svara spurningum sem upp kunna að koma varðandi framkvæmd laganna.

Virðingarfyllst,
F.h. Ferðamálastofu



Helena Þ. Karlsdóttir, forstm. stjórnsýslu- og umhverfissviðs

Nefndasvið Alþingis
b.t. atvinnuveganefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 3. maí 2018

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, 484. mál.

Þann 16. apríl 2018 óskaði atvinnuveganefnd Alþingis eftir umsögn Félags atvinnurekenda (FA) um frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, 484. mál.

Frumvarpinu er ætlað að innleiða í landsrétt ákvæði tilskipunar ESB 2015/2302 um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun. FA kallaði eftir athugasemdum frá félagsmönnum sínum og móttók umsögn WOW air ehf., dags. 3. maí 2018, sem er meðfylgjandi þessari umsögn.

FA tekur að öllu leyti undir þau sjónarmið sem fram koma í umsögn Wow air ehf. og leggur áherslu á mikilvægi þess að tilskipanir séu ekki innleiddar með meira íþyngjandi hætti en þörf á.

Félagið áskilur sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og lýsir sig jafnframt reiðubúið að funda um efnið sé þess óskað.

Virðingarfyllst,



Guðný Hjaltadóttir, lögfræðingur FA

Meðfylgjandi: Umsögn WOW air ehf., dags. 3. maí 2018.



Félag atvinnurekenda,
v/t Guðný Hjaltadóttir lögfræðingur,
Húsi verslunarinnar - Kringlunni 7,
103 Reykjavík.

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun (484. mál)

Fyrir hönd WOW air ehf., kt. 451011-0220, Bríetartúni 13, 105 Reykjavík, gerir undirritaður eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, sem felur í sér innleiðingu á tilskipun (ESB) 2015/2302 „on package travel and linked travel arrangements“.

1. Notkun orðsins „órjúfanlegur“ í b og d-lið 1. tölul. 4. gr. frumvarpsins

Undirritaður varar við notkun orðanna „órjúfanlegur hluti“ í 4. gr. frumvarpsins.

Við skilgreiningu á „ferðatengdri þjónustu“ er notast við orðið órjúfanlegur í b. og d. lið 4 gr. frumvarpsins, sbr. „gisting, sem hvorki er *órjúfanlegur* hluti af flutningi farþega né til búsetu“ og „önnur þjónusta við ferðamenn sem ekki er *órjúfanlegur* hluti ferðatengdrar þjónustu skv. a–c-lið“.

Í tilskipuninni sjálfri er aftur á móti notast við „not intrinsically part of“, sbr. „accommodation which is not intrinsically part of carriage of passengers and is not for residential purposes“ og „any other tourist service not intrinsically part of a travel service within the meaning of points (a), (b) or (c);“

Orðin „órjúfanlegur hluti“ eru gríðarlega gildishlaðin. Umrædd orðanotkun er ekki til samræmis við enskan texta tilskipunarinnar sem gengur mun styttra. Undirritaður er þeirrar skoðunar að tilskipunina verði að skilja með þeim hætti að viðkomandi þjónusta sé *ekki í eðlilegum tengslum* við ferðatengda þjónustu. Þetta er annað en að vera „órjúfanlegur hluti þjónustu“. Það að vera órjúfanlegur gefur til kynna að ekki sé hægt að skipta þjónustunni upp; m.ö.o. þjónustan er það nauðsynlegur hluti ferðaþjónustunnar að hún sé „órjúfanleg“ henni.

Nákvæmlega hvaða þjónusta getur talist órjúfanlegur hluti ferðatengdrar þjónustu er með öllu óljós. Undirritaður vísar til þess að ferðaþjónustuaðilar eru í sífellt meiri mæli að gefa neytendum kost á því að borga aðeins fyrir þá þjónustu sem þeir ætla sér að nota. Hér má taka sem dæmi sölu á innrituðum farangri og matvælum um borð í flugvélum.

Það að farþegum sé gefinn sá kostur að geta sleppt ákveðinni þjónustu gefur til kynna að hún sé ekki „órjúfanlegur hluti ferðaþjónustu“. Ferðaþjónustuaðilar hafa þannig í rauninni rofið ákveðna þætti, sem ekki eiga að falla undir skilgreininguna, frá ferðaþjónustunni.





Sem dæmi má taka að samkvæmt núverandi orðalagi frumvarpsins myndi sala á vefsíðu ferðapjónustuaðila á innrituðum farangri eða matvælum sem afhent eru um borð í flugvélinni¹ teljast sérstök þjónusta í skilningi d. lið 1. liðar 4. gr. frumvarpsins. Hér er um að ræða þjónustu sem er „ekki órjúfanlegur hluti“ ferðapjónustunnar, enda er ferðamanni í sjálfvald sett hvort hann nýti sér þessa þjónustu. Ofangreint myndi þ.a.l. hafa það í för með sér að sala á flugi og innrituðum farangri væri pakkaferð í skilningi frumvarpsins, sbr. 2. liður 4. gr. frumvarpsins.

Sömu sögu er að segja um b-lið 4. gr. frumvarpsins, þó þar sé fjallað um *gistingu* í stað *annarrar þjónustu*. Gisting getur seint talist vera „órjúfanlegur hluti af flutningi farþega“. Farþega er yfirleitt í sjálfvald sett að ákveða hvort hann kjósi að sofa í og greiða fyrir gistiklefa, hvort sem það er í lest eða ferju. Trauðla væri slík gisting, sem farþeginn valdi sérstaklega, álitin órjúfanlegur hluti af flutningi hans.

Með vísan til alls ofangreinds leggur undirritaður fram eftirfarandi tillögu í stað orðanna „órjúfanlegur hluti“: „þjónustu sem sé *ekki í eðlilegum tengslum* við ferðatengda þjónustu. Í öllu falli telur WOW air gríðarlega mikilvægt að ekki verði notast við orðin „órjúfanlegur hluti“ sem eru, að mati undirritaðs, ekki í til samræmis við tilgang og markmið frumvarpsins.

II. Notkun hugtaksins „Skráningarskyld ökutæki“ í c-lið 1. tölul. 4. gr. frumvarpsins

Undirritaður telur brýnt að leiðrétta notkun hugtaksins „skráningarskyld ökutæki“ í c-lið 1. tölul. 4. gr. frumvarpsins. Umrætt hugtak er mun víðtækara en tilskipunin gerir ráð fyrir. Tilskipunin er aðeins bundin við „rental of cars, other motor vehicles within the meaning of Article 3(11) of Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council (16), or motorcycles requiring a Category A driving licence in accordance with point (c) of Article 4(3) of Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council (17);“

Að þessu sögðu er ljóst að tilskipunin vísar eingöngu til ákveðinna tegunda bifreiða og mótorhjóla. Aftur á móti eru „skráningarskyld ökutæki“ í skilningi íslenskra laga þau ökutæki sem vísað er til í umferðarlögum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra, sbr. lög um leigu skráningarskyldra ökutækja nr. 65/2015. Undirritaður bendir hér á að íslenskar reglugerðir og lög gera ráð fyrir því að hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagnar séu skráningarskyld ökutæki í skilningi íslenskra laga, sbr. t.d. reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja. Þetta eru dæmi um ökutæki sem falla innan skilgreiningu frumvarpsins en utan skilgreiningu tilskipunnar. Frumvarpið gengur þ.a.l. lengra en tilskipunin í skilgreiningu sinni á „ferðatengdri þjónustu“.

III. Villa í 2. mgr. 2. tölul. 4. gr. frumvarpsins í tengslum við „tegundir ferðatengdrar þjónustu“

Orðið „tegund“ kemur of oft fram í 2. mgr. 2. tölul. 4. gr. frumvarpsins. Einnig er ranglega notast við hugtakið „ferðatengd þjónusta“ þegar nota ætti hugtakið „þjónusta við ferðamenn“. Þessar villur hafa áhrif á efni greinarinnar.

Í frumvarpinu segir: „Það telst ekki pakkaferð ef aðeins ein **tegund ferðatengdrar** þjónustu skv. a–c-lið 1. tölul. er samsett með einum eða fleiri **tegundum ferðatengdrar** þjónustu skv. d-lið 1. tölul. ef sú þjónusta:“

Umrætt ákvæði frumvarpsins er ekki til samræmis við tilskipunina. Þar er ekki vísað til „fleiri tegundum ferðatengdrar þjónustu“. Líkt og sjá má að orðið tegund (e. type) birtist ekki í síðari

¹ Þess skal getið að matarkostnaður um borð getur auðveldlega numið meira en 25% af virði samsettrar þjónustu í skilningi 2. mgr. 2. liðs 4. gr. frumvarpsins með sífelldum lækkaðum ferðakostnaði.





hluta setningarinnar sem birtist í tilskipuninni sjálfri. Þar að auki er ekki notast við skilgreinda hugtakið „ferðatengd þjónusta“ (e. travel services) í síðari hluta setningarinnar. Þvert á móti er talað um *tourist services*. „Other tourist services má finna í d-lið 1. tl. sem er í frumvarpinu skilgreint sem „önnur þjónusta við ferðamenn“. Því gerir frumvarpið ráð fyrir því að rangt hugtak, þ.e.a.s. yfirhugtakið „ferðatengd þjónusta“ sé notað í stað undirhugtaksins „önnur þjónusta við ferðamenn“. Til útskýringar:

„A combination of travel services where not more than one **type of travel service as referred to in point (a), (b) or (c) of point 1** is combined with **one or more [ATH hér er orðið „type“ hvergi að finna] tourist services [ATH hér er hugtakið tourist services notað í stað travel service] as referred to in point (d) of point 1** is not a package if the latter services:“ (feitletrað innskot er undirritaðs til skýringa).

Tilskipunin sjálf gerir skýran greinarmun á fjölda *tegunda* ferðatengdra þjónustu annars vegar og fjölda ferðatengdrar þjónustu hins vegar. Þegar er talað um fjölda tegunda ferðatengdrar þjónustu er hugmyndin sú að ferðin sé samsett af þeim mismunandi tegundum sem gert er ráð fyrir skv. a-d liðar, t.d. þjónusta skv. a-lið 1. tölul. 4. gr. frumvarpsins OG þjónusta skv. b-lið sömu greinar. Ekki er gert ráð fyrir að það séu margar tegundir innan hvers staflíðar. a-d liðir eru einfaldlega þær ferðatengdu *tegundir* sem eru í boði.

Óþarfi er að gera meiri grein en nú þegar hefur verið gert fyrir rangri notkun á hugtökunum *travel services* og *tourist services* í greinni.

Mikilvægt er að leiðrétta ofangreint til samræmis við tilskipunina. Ef frumvarpið er látið standa óbreytt er hægt sé að halda því fram að það geti verið margar mismunandi tegundir ferðatengdrar þjónustu innan hvers liðar. Þannig gæti komið upp sú furðulega aðstaða að ferðamaður haldi því fram að um pakkaferð sé að ræða þar sem hann kaupir sér tvær mismunandi ferðatengdar þjónustu sem falla báðar undir d-lið, með vísan til þess að orðalag frumvarpsins gerir ráð fyrir því að það geti talist fleiri en ein *tegund* ferðatengdrar þjónustu skv. áður nefndri villu.

Síðast en ekki síst, hvað þetta efni varðar, talar tilskipunin um „the latter services“, þ.e.a.s. „síðarnefnda þjónustan“. Frumvarpið gerir ráð fyrir því að nota orðalagið „ef sú þjónusta“ í lok ákvæðisins. Það er mat undirritaðs að skýrara sé nota orðalag tilskipunarinnar og notast þ.a.l. við „ef síðarnefnda þjónustan“ í stað „ef sú þjónusta“.

Undirritaður telur því að breyta eigi orðalagi frumvarpsins úr „[...] er samsett með einum eða fleiri tegundum ferðatengdrar þjónustu skv. d-lið 1. tölul. ef sú þjónusta:“ yfir í „[...] er samsett með einni eða fleiri þjónustu við ferðamenn í skilningi d-liðar 1. tölul. ef hin síðarnefnda þjónusta:“

IV. Notkun orðsins „mikilvægur“ í a-lið 2. mgr. 2. tölul. 4. gr. frumvarpsins

Notkun orðsins „mikilvægur“ í a-lið 2. mgr. 2. tölul. 4. gr. frumvarpsins er mótmælt, sbr. „[...] ef sú þjónusta [...] nemur minna en 25% af virði samsettu þjónustunnar og er ekki mikilvægur þáttur hennar eða auglýst sem slík“

Í tilskipuninni sjálfri segir „[...] if the latter services [...] do not account for a significant proportion of the value of the combination and are not advertised as and do not otherwise represent an **essential** feature of the combination“





Tilskipunin sjálf notar mun skýrara og markvissara lýsingarorð en frumvarpið. Þar er talað um „essential“, þ.e.a.s. nauðsynlegur eða ómissandi þáttur þjónustunnar í stað „mikilvægur þáttur hennar“ líkt og núverandi frumvarp gerir ráð fyrir. Mikill munur er á þessu tvennu. Frumvarpið verður að samræma við tilskipunina.

V. *Villa í 2. mgr. 5. tölul. 4. gr. frumvarpsins í tengslum við „tegundir“*

Hér vísast til sömu röksemda og finna má í athugasemd III.

VI. *Notkun orðsins „mikilvægur“ í 2. mgr. 5. tölul. 4. gr. frumvarpsins*

Hér vísast til sömu röksemda og finna má í athugasemd IV.

VII. *Heimildir ferðamanns til að krefjast kostnaðar, sbr. 4. mgr. 18. gr. frumvarpsins*

Í 4. mgr. 18. gr. frumvarpsins segir að í ákveðnum tilvikum geti ferðamaður sjálfur ráðið bót á vanefndum skipuleggjanda eða smásala á kostnað skipuleggjanda eða smásala. Hér er um að ræða innleiðingu á 4. mgr. 13. gr. tilskipunarinnar.

Í tilskipuninni segir „[...] if the organiser does not remedy the lack of conformity [...] the traveller may do so himself and request reimbursement of the necessary expenses.[...]“

Í fyrsta lagi kveður tilskipunin ekki á um að að ferðamanni sé heimilt að stofna til kostnaðar í nafni skipuleggjanda eða smásala líkt og texti frumvarpsins gefur til kynna heldur einungis að honum sé heimilt að krefja skipuleggjanda um endurgreiðslu á kostnaði. Í öðru lagi takmarkast heimild ferðamanns samkvæmt tilskipuninni við kostnað vegna „nauðsynlegra útgjalda“ sem hann verður fyrir. Með vísan til ofangreinds telur undirritaður nauðsynlegt að bæta ofangreindum tveimur atriðum við 4. mgr. 18. gr. frumvarpsins.

Undirritaður leggur mikla áherslu á að frumvarpinu verði breytt til samræmis við tilskipunina. Lögin verða sérstaklega að taka í veg fyrir allan vafa að ferðamönnum sé aðeins heimilt að krefjast endurgreiðslu vegna *nauðsynlegra útgjalda*. Það fyrirkomulag sem núna má finna í 4. mgr. 18. gr. frumvarpsins er óljóst gagnvart raunverulegum réttindum ferðamanna og kann að hafa óþörf ófyrirséð áhrif gagnvart bæði ferðaþjónustaðilum og ferðamönnum.

Með vísan til alls ofangreinds leggur undirritaður fram eftirfarandi tillögu um orðalag 4. mgr. 18. gr. frumvarpsins: Ef skipuleggjandi eða smásali ræður ekki bót á vanefndum innan hæfilegs frests eða neitar að ráða bót á vanefndum getur ferðamaður sjálfur ráðið bót á vanefndum og krafist skipuleggjanda eða smásala um endurgreiðslu á tengdum kostnaði vegna nauðsynlegra útgjalda sem hann verður fyrir.

VIII. *Notkun hugtaksins „endurgreiðsla“ í 20. gr. frumvarpsins*

Í 20. gr. frumvarpsins er ferðamanni veitt heimild til að rifta samningi um pakkaferð og krefjast *endurgreiðslu* og skaðabóta. Notkun hugtaksins „endurgreiðsla“ kemur eins og þrúma úr heiðskýru lofti. Í tilskipuninni er aðeins talað um „price reduction and/or compensation for damages“. Alls staðar í frumvarpinu, nema í 20. gr., voru orðin „price reduction“ þýdd sem „afsláttur“.

Verður að ætla að um villu sé að ræða og að 20. gr. hafi í raun átt að tala um heimild farþega til að krefjast afsláttar og skaðabóta. Undirritaður telur nauðsynlegt að samræma allt frumvarpið við tilskipunina.





IX. Regla um takmörkun á ofgreiðslu bóta vantar í frumvarpið

Í 5. mgr. 14. gr. tilskipunarinnar má finna reglu sem á að koma í veg fyrir ofgreiðslu bóta til ferðamanns vegna sama atviksins. Umrædd grein tilskipunarinnar vitnaði sérstaklega til ýmissa reglugerða ESB, þ.m.t. reglugerð 261/2004 um réttindi flugfarþega. Hugmyndin er sú að ef flugrekandi greiðir ferðamanni bæt看 á grundvelli umræddra réttarheimilda á ferðamaður ekki að eiga frekari rétt gagnvart skipuleggjanda eða smásala þar sem reglur tilskipunarinnar eiga ekki að leiða til ofgreiðslu bóta.

Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að ekki hafi verið talin þörf á að þetta atriði komi sérstaklega fram í frumvarpinu með vísan til þeirrar almennu reglu í íslenskum rétti að tjónþoli eigi rétt á réttum bótum vegna tjóns sem hann verður fyrir og eigi ekki rétt á ofgreiðslu bóta. Þessu til viðbótar er vitnað sérstaklega til bóta sem ferðamenn kunna að eiga rétt á samkvæmt reglugerð nr. 261/2004 og talað að um "skaðabætur" sé að ræða.

Undirritaður telur mikilvægt að skýra reglugerð 261/2004 frekar sem og tilgang umræddrar reglu sem ákveðið var að kæmi ekki berum orðum fram í frumvarpinu.

Orðalag 5. mgr. 14. gr. tilskipunarinnar, þ.e. „Compensation or price reduction granted under this Directive and the compensation or price reduction granted under those Regulations and international conventions shall be deducted from each other in order to avoid overcompensation.” gefur bersýnilega til kynna að ætlunin sé sú að hlutlægar bætur skv. reglugerð 261/2004 eigi að vera dregnar frá bótum samkvæmt tilskipun um pakkaferðir, í þeim tilgangi að koma í veg fyrir ofgreiðslu.

Hér verður að hafa í huga að bætur á grundvelli reglugerðar 261/2004 eru greiddar út án þess að farþegi þurfi að sýna fram á raunverulegt tjón sitt. Oftar en ekki getur farþegi átt rétt á mun hærri bótum samkvæmt reglugerð 261/2004 en sem nemur því tjóni sem hann verður fyrir. Bæturnar fela því í sér undantekningu frá þeirri almennu reglu að tjónþoli eigi aðeins rétt á bótum vegna tjóns sem hann raunverulega verður fyrir og eigi ekki rétt á ofgreiðslu bóta.

Vissulega er rétt að almenn regla í íslenskum rétti kveði á um að „tjónþoli” eigi ekki rétt á ofgreiðslu bóta. Aftur á móti er þessi regla ekki ólögfróðum aðilum kunn. Í ljósi framkvæmdar bótagreiðslna á grundvelli reglugerðar 261/2004 telur undirritaður fyrir séð að sá misskilningur muni verða hjá neytendum að þeir telji sig eiga rétt á meiri bótum en tilskipunin gerir í raun og veru ráð fyrir. Það að hafa regluna berum orðum í lögnum mun því vera mikil skýring fyrir neytendum og ferðamenn; þeir munu gera sér grein fyrir því að þeir eigi rétt á endurgreiðslu heildartjóns og að hlutlægar bætur komi til frádráttar skaðabótum ef um ofgreiðslu er að ræða.

Með vísan til þessa er gríðarlega mikilvægt að innleiða sérstaklega ákvæði 5. mgr. 14. gr. tilskipunarinnar. Það er mat undirritaðs að það sé skýrara fyrir alla hlutaðeigandi að það sé engum vafa undirorpið að heimilt sé að koma í veg fyrir ofgreiðslu til farþega, líkt og tilskipunin gerir ráð fyrir.

X. Ekki er tekin afstaða til heimildar tilskipunarinnar að hafa 2 ára fyrningarfrest á skaðabótakröfum

Undirritaður vekur að lokum athygli á því að samkvæmt 6. tölul. 14. gr. tilskipunarinnar er heimilt að takmarka heimild farþega til að koma með skaðabótakröfur við tvö ár, sbr. „the limitation period for introducing claims under this Article shall not be less than two years.”





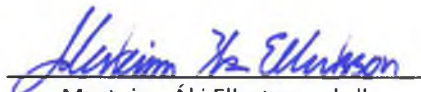
Hvergi er tekin afstaða til þessarar heimildar. Undirritaður telur sérstaklega mikilvægt að fyrningartími krafna samkvæmt 14. gr. tilskipunarinnar sé takmarkaður við tvö ár.

Vísast hér til þess að skaðabótaregla 14. gr. er gríðarlega ströng gagnvart ferðaþjónustuveitendum. Skipuleggjendur geta aðeins komið sér undan bótakröfu ef þeir geta sannað og sýnt fram á sök ferðamannsins, sök þriðja aðila eða óvenjulegar og óviðráðanlegar aðstæður. Ferðamannaiðnaðurinn er síbreytilegur og því lengri sem fresturinn er því erfiðara er fyrir skipuleggjanda að leggja mat á málið og sýna fram á sakleysi sitt.

Þá er einnig mikilvægt að miða við tveggja ára frest til að gæta samræmi við önnur ákvæði laga um réttindi farþega, sbr. t.d. 5. mgr. 109 gr. laga um loftferðir. Umrætt lagaákvæði kveður á um tveggja ára fyrningarfrest fyrir bætur samkvæmt lögunum. Það að hafa tveggja ára fyrningafrest væri einnig til samræmis við framkvæmd löggjafans í tengslum við farþegakröfur sem gerðar eru á reglugerð 261/2004., en þar er fyrningafresturinn einmitt tvö ár.

Með vísan til strangrar skaðabótareglu 14. gr. og þess ójafnræðis aðila við sönnun á sök sem seint fram komnar kröfur munu hafa í för með sér, sem og með vísan til samræmis laga, leggur undirritaður til að innleiða sérstaklega heimild til að takmarka heimild farþega til að koma með skaðabótakröfur við tvö ár.

Reykjavík, 3 maí 2018
f.h. WOW air


Marteinn Áki Ellertsson, hdl.



Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík



NEYTENDASTOFA

Reykjavík, 27.04.2018
Tilv. 2018/0323 - 0.3.01
ÞAÁ

Efni: Umsögn Neytendastofu um frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, 484. mál

Vísað er til tölvubréfs nefndarsviðs skrifstofu Alþingis, dags. 16. apríl 2018, þar sem Neytendastofu er gefinn kostur á að gefa umsögn um frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, 484. mál.

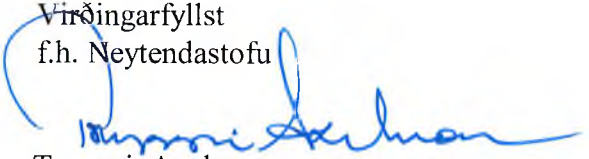
Athugasemd Neytendastofu við frumvarpið snýr að 24. gr. þess, tryggingaskyldu. Neytendastofa telur nauðsynlegt og hefur um nokkurt skeið talað fyrir því að komið á fót tryggingasjóði til endurgreiðslu fjármuna til neytenda vegna ógjaldfærni eða rekstrarstöðvunar. Slíkt fyrirkomulag hefur verið starfrækt t.d. í Danmörku og Svíþjóð til margra ára og reynst afar vel. Við innleiðingu tilskipunar nr. 2015/2302, um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, vinna önnur Norðurlönd nú að því að koma á fót tryggingasjóðum.

Miðað við núverandi fyrirkomulag hefur aðeins verið unnt að endurgreiða hverjum ferðamanni hlutfall af tryggingarfjárhæð, m.v. fjárhæð trygginganna og fjölda endurkröfubeiðna. Því hefur hingað til ekki verið hægt að tryggja fullar endurgreiðslur og endurgreiðslur fara fram í einu lagi eftir að kröfulýsingartími er liðinn og ljóst hversu margir gera kröfu til tryggingarinnar. Í áðurnefndri tilskipun sem og frumvarpi þessu er gerð sú krafa til verndar réttindum ferðamanna að þeir fái fulla endurgreiðslu. Neytendastofa telur að með tilkomu tryggingasjóðs verði hægt að tryggja betur fullar endurgreiðslur auk þess hægt ætti að vera að afgreiða hverja kröfu sjálfstætt. Með því væri hægt að takmarka tjón hvers ferðamanns þar sem biðtími eftir endurgreiðslu gæti orðið styttri.

Umsýsla með tryggingar er umfangsmikil og krefst mikillar vinnu af hálfu umsýsnaðila s.s. við uppfærslu eða endurnýjun trygginga með reglubundnum hætti. Slíkt kerfi bíður jafnframt upp á hugsanleg mistök sem getur leitt til þess að trygging reynist ófullnægjandi þegar og ef á hana reynir. Reynist trygging ófullnægjandi mun kostnaður falla á ríkissjóð en ekki viðkomandi aðila sem ábyrgðina ber.

Neytendastofa hvetur því til þess að með ákvæði til bráðabirgða verði tryggt að fyrirkomulag sem hér er lagt til verði innan ákveðins tíma aflagt og markvisst verði byggður upp tryggingasjóður sem taki við af því fyrirkomulagi sem frumvarpið gerir ráð fyrir.

Viðingarfyllst
f.h. Neytendastofu


Tryggvi Axelsson
Forstjóri


Þórunn Anna Árnadóttir
Sviðsstjóri



Reykjavík, 30. apríl 2018

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun 484. mál

Samtök ferðaþjónustunnar (Samtökin) hafa kynnt sér frumvarp til laga um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun og eru með eftirfarandi ábendingar.

Samtökin vilja fyrst koma á framfæri ábendingu um að á undanförunum misserum hefur ferðahegðun fólks breyst gríðarlega og ferðalög orðið tíðari. Kaup á ferðatengdri þjónustu hefur orðið einfaldari með tilkomu erlendra bókunarsíðna og einstaklingar ferðast í auknum mæli á eigin vegum í gegnum slíkar síður og án aðkomu ferðasala. Hlutdeild erlendra bókunarsíðna í íslenskri ferðaþjónustu á borð við Booking, Tripadvisor, Expedia og Airbnb hefur vaxið hratt.

Ferð sem er bókuð í gegnum bókunarsíður fellur í flestum tilfellum ekki undir skilyrði umræddra laga og því fellur pakkaferðatrygging ekki undir hans kaup, hafa ber einnig í huga að slíkar bókunarsíður greiða hvorki skatta né gjöld hér á landi. Það skýtur skökku við í ljósi þróunarinnar að ferðaskrifstofum og seljendum pakkaferða sé gert umhverfið meira íþyngjandi og hvetjandi fyrir einstaklinga að sjá sjálfir um skipulag sinna ferða í gegnum erlendar bókunarsíður. Pakkaferðatryggingar eru flóknar og dýrar fyrir fyrirtækin og hvetja samtökin stjórnvöld til að skoða vel framkvæmd þessara trygginga með það að markmiði að viðhalda samkeppnishæfni íslenskra ferðasöluaðila og tryggja að útfærsla umræddra trygginga sé einföld, skilvirk og sanngjörn.

Varðandi einstaka efnisgreinar frumvarpsins eru samtökin með eftirfarandi athugasemdir að svo stöddu:

4. gr. skilgreiningar

- Samtökin telja orðalag flókið með „ekki órjúfanlegur“ og telja að „samtengdur“ sé betra orðfæri.

6. gr. upplýsingar sem ber að veita fyrir samningsgerð

- Í lið c eru gerðar kröfur um gæðaflokk gistingar. Staðallinn sem um ræðir er ekki skilgreindur og er þarna er of langt gengið miðað við grunnútgáfu af þeirri ESB tilskipun sem frumvarpið byggir á. Þessi krafa er mati samtakanna íþyngjandi enda ræðst samkeppnisstaða fyrirtækja af gæðum þeirrar þjónustu sem boðið er upp á hverju sinni.

26. gr. fjárhæð tryggingar

- Samtökin leggja ríka áherslu á að reglugerð um tryggingar vegna alferða verði unnin í nánú samstarfi við samtökin með það að markmiði að útfærslan verði einföld, skilvirk og sanngjörn ásamt því að viðhalda og styðja við samkeppnishæfni íslenskra ferðasöluaðila.

Samtökin leggja ríka áherslu á að aðlögunartími vegna breyttra aðstæðna verði ríflegur og að ákvæði laganna um gagnaskil o.fl. taki fyrst gildi 1. júlí 2019. Þá fara samtökin fram á að stjórnvöld skilgreini vel hvaða þjónusta fellur undir gildissvið laganna þannig að bæði fyrirtæki og viðskiptavinir geri sér grein fyrir umfanginu. Mun t.d. jólahlaðborðsskemmtun og gisting á sama hóteli falla undir gildissvið laganna?

Samtökin áskilja sér rétt til að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum.

Virðingarfyllt
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gunnar Valur Sveinsson', with a stylized flourish at the end.

Gunnar Valur Sveinsson