

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Per email till:
fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.ofa.ko@regeringskansliet.se
Kopia: li.registrator@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-10-17

Ref Fi2023/02126

Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33) – Remissvar från Svenska Flygbranschen

Transportföretagen består formellt av sju förbund, varav Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) är ett. Svenska Flygbranschen har över 85 medlemsföretag som anställer drygt 6500 personer i Sverige. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, det vill säga hela flygsektorn. Den absoluta majoriteten av flygföretag med drifttillstånd utfärdat i Sverige är medlemmar i Svenska Flygbranschen varför denna remiss verkligen berör oss och våra medlemmar.

Svenska Flygbranschen har tagit del av remissen Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33) och avger härmed remissvar.

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till ändring i resegarantilagen (2018:1218) och förslag till ändring i resegarantiförordningen (2018:1340). Vidare föreslås lag om en hemtransportfond för flygresor utomlands.

Sammanfattning av Svenska Flygbranschens synpunkter

- Svenska Flygbranschen anser frågan om flygpassagerares rättigheter inom EU ska regleras på EU-nivå och inte nationellt särregleras.
- Vi delar utredningens slutsats att en omfattande flygrefond för reguljärflyg inte är en lämplig lösning.
- Vi motsätter oss införandet av en hemtagningsfond som sådan, och vi motsätter oss en fond som helt finansieras det svenska reguljärflyget.¹

¹ Utredningens definition är ”flygföretag: en fysisk eller juridisk person som innehar ett giltigt drifttillstånd eller motsvarande tillstånd utfärdat i Sverige som ger personen rätt att utföra kommersiella flygresor”.



- Svenska Flygbranschen anser att en sådan hemtagningsfond, som enbart finansieras av flygbolag med ett svenskt trafikillstånd, skulle skapa en snedvridning av konkurrensen på den svenska flygmarknaden.
- Eftersom alla EU flygbolag kan flyga på den svenska marknaden (inklusive bedriva inrikestrafik), men bara passagerare som flyger med svenska flygbolag skulle omfattas av fonden, är den föreslagna fondens tillämpningsområde direkt olämplig, och skulle vara svårt att förklara för passagerare.
- Svenska Flygbranschen är övertygad om att en mer balanserad och internationellt samordnad strategi är den bästa vägen för att öka tryggheten för passagerarna och inblandade aktörer.

Utgångspunkt för Svenska Flygbranschens ståndpunkter

Svenska Flygbranschen anser att frågan om passagerares rättigheter och resenärers konsumentskydd bör regleras på EU nivå för att undvika snedvridning av konkurrens mellan researrangörer och flygbolag och att säkerställa att passagerare har samma skydd oavsett varifrån man köper sin resa eller vilken researrangör som är avtalspartner.

Just nu hanteras ett förslag om revision av EUs paketresedirektiv och enligt tidsplanen ska EU kommissionen lägga fram ett förslag under fjärde kvartalet 2023.² Ett förslag som *de facto* diskuteras är etableringen av en garantifond vid researrangörers obestånd.

Flygmarknaden inom EU är avreglerad och det rådet full och öppen konkurrens mellan flygbolag från olika EU länder att beflyga svenska marknaden, även inrikes, vilket också sker idag. Dessutom är delar av flygmarknaden till och från Sverige från tredje land liberal i den meningen att flygbolag från många länder utanför EU har goda möjligheter att relativt obehindrat beflyga svenska flygplatser med passagerare och gods in och ut i landet.

På en avreglerad inre marknad bör samma regler gälla för passagerares rättigheter och skydd, oavsett om det gäller flygsäkerhet eller konsument*säkerhet*. Särskilt tydligt blir detta på flygmarknaden eftersom en passagerare kan välja att resa från en svensk flygplats eller från en flygplats i grannländerna. Vi vet till exempel att många passagerare i Södra- och Västsverige flyger till/från Köpenhamn i stället för en svensk flygplats. Likaså flyger många svenska passagerare som bor i Västsverige från Oslo. Det blir förvirrat och oförutsägbart för passagerare att inte omfattas av samma skyddssystem.

Vidare beflygs den svenska marknaden av ett stort antal flygbolag som inte innehar drifttillstånd utfärdat i Sverige. Detta gäller även inrikestrafiken. Genom dagens on-line-bokningstjänster bokar passagerarna oftast själva sina flygbiljetter och vilket flygbolag som kommer att utföra transporten är inte alltid det avgörande för valet av transport.

En ytterligare faktor som måste lyftas är flygbolagens samarbete med så kallade gemensam linjebeteckning (code share). Code share är en form av samarbete mellan flygbolag som innebär

² Se rättsaktens dossier hos Europa Parlamentet: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-new-push-for-european-democracy/file-revision-of-the-package-travel-directive> och EU Kommissionens konsultationssida: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13117-Package-travel-review-of-EU-rules_en



att ett flygbolag använder sin egen flygbolagskod på en flygning som genomförs av ett annat flygbolag. Detta är ett sätt för flygbolagen att genom samarbete med andra flygbolag utvidga sitt linjenät, marknadsföra sig på linjer de inte själva flyger, allt i syfte att utöka valmöjligheterna för passagerarna. Vid gemensam linjebeteckning kan en passagerare ha en flygbiljett utfärdad av ett flygföretag med svenskt drifttillstånd medan själva flygningen utförs av ett utländskt flygbolag.

Redan från ovanstående utgångspunkter framstår förslagen om nationella särregleringar som olämpliga. Det är även svårt att förstå varför en passagerare som reser från Sverige till X-land med ett flygbolag från ett annat EU land ska omfattas av andra regler än den passagerare som reser till X-land från gatan bredvid med ett svenskt flygbolag. Än svårare att förstå blir det när vi tänker oss in i code share-situationen. Det kan bli mycket förvirrande för konsumenten och nästan slumpmässigt vilket skydd en specifik passagerare har.

Konsumentskydd eller skydd för näringsidkare?

Paketreselagen är en lagstiftning som fokuserar på att skydda konsumenter och inte företag. Samma är det med EU-lagstiftningen på området. Om ett flygbolag går i konkurs har resebyråer fortfarande möjlighet att söka ersättning från konkursboet, en rättighet som även flygbolag och andra fordringsägare åtnjuter idag. Det är en rimlig ordning och i linje med den ekonomiska risk som företag förväntas kunna hantera inom ramen för deras normala verksamhet.

En konsumentskyddslagstiftning är alltså avsedd att säkra och skydda konsumenters rättigheter och inte att användas som en försäkringsmekanism för näringsidkare. Vi menar att det vore mer rättvist att näringsidkare i stället skyddar sig mot potentiella konkursrisker från sina kontraktsparter på andra sätt än att förlita sig på konsumentskyddslagstiftningen.

Det är intressant att utredningen inte går djupare in i denna fråga.

Pandemin var en unik force majeure-situation – som flygbolagen ändock hanterade väl

Utredningen in-tecknar pandemin och dess konsekvenser för resenäringen och dess kunder som en anledning att införa nya regler. Vi håller inte med. Pandemin var i det närmaste att likna med ett samhällsligt krigstillstånd som lamslog hela rese- och flygbranschen, nationellt, regionalt och globalt.

Flygindustrin hade aldrig tidigare drabbats av en liknande situation. Men trots detta lyckades flyget hantera situationen och som framförs i utredningen var det få svenska passagerare som drabbades av flygbolagskonkurs till följd av pandemin. Det vittnar om flygets stora omsorg för sina passagerare och flexibilitet och drivkraft att finna lösningar, både kollektiva och individuella, även i en krissituation.

När det handlar om återbetalningar till passagerare är det fullt förståeligt att flygbolagen inte kunde ersätta samtliga passagerare omedelbart. Flygbolagen var tvungna att begränsa sina återbetalningar på grund av den akuta krisen som drabbade flygbranschen under våren 2020. Det var nödvändigt för flygbolagen att vidta åtgärder för att säkerställa sin överlevnad, eftersom ingen bransch skulle ha överlevt den ekonomiska situation som flygbranschen stod inför.



Genom att ta ansvar för sin egen överlevnad, kunde flygbolagen också skydda sina intressenter, inklusive avtalsparter och resenärer. Det var i allas intresse att flygbolagen inte gick i konkurs, utan i stället överlevde och på så sätt hade möjlighet att betala tillbaka sina skulder på sikt och fortsätta erbjuda samhället viktig tillgänglighet.

Pandemin kan därför enligt vår mening inte användas som motiv för att öka den nationella regleringen av reguljärflyget på föreslaget sätt. Snarare är det reglerna om passagerares rättigheter och ersättningar som behöver ändras på EU nivå för att inte ställa orimliga krav på flygbolagen vid denna typ av katastrofliknande situationer.

Olämpligt med nationell fond på internationell marknad

Som visats är flyget inom EU helt avreglerat och det är hög tid att den svenske lagstiftaren accepterar konsekvenserna av detta.

För det första är svenska lagstiftningens rådighet på prissättningsområdet begränsad av EU regelverket. Genom EU-förordning 1008/2008 har EUs medlemsstater överlåtit befogenheten att reglera flygpriser till EU. Sverige, liksom andra medlemsstater, saknar rätt att lagstifta på detta område, vilket framgår av artikel 22 som ger flygbolagen rätt att självständigt fastställa sina priser. Att kräva att enbart de svenska flygbolagen bidrar till en fond skulle innebära en begränsning av deras befogenhet att sätta sina egna priser, vilket potentiellt skulle kunna strida mot gemenskapsrätten. Detta beror på att flygbolagen då inte längre skulle ha rätt att självständigt fastställa priserna för flygtrafik från Sverige. Det utgör en diskriminering av svenska flygbolag.

Vidare är det direkt olämpligt att föreslå en fondmodell som baseras enbart på att svenska flygbolag betalar för fonden och att bara deras passagerare (...som ingått avtal om en flygresetjänst med ett svenskt flygbolag) har rätt till ersättning ur den. Det är helt enkelt inte så den inre marknaden fungerar, vilket tydligt framgår från avsnittet ”utgångspunkt” ovan. Det skulle resultera i en anmärkningsvärd och obefogad skillnad mellan passagerare beroende på vilket flygbolag man väljer att flyga med från/till/i Sverige. Som ett talande exempel på detta kan nämnas att Ryanair som flyger inrikes och till och från i Sverige idag inte har (och inte behöver ha) ett svenskt trafikillstånd.

Dessutom skulle uppbyggnaden av fonden i princip bekostas helt av de nuvarande svenska flygbolagen, medan vilket flygbolag som helst i framtiden med svenskt trafikillstånd och dess passagerare skulle åtnjuta fördelar ur fonden. Det måste ifrågasättas om det är lämpligt – och ens möjligt – att dagens marknadsaktörer ska betala för ett okänt antal framtida aktörer. Ett sådant förfarande liknar mer en skatt än en avgiftsbaserad lösning.

Svenska Flygbranschen motsätter sig att fonden återkommande kommer att fyllas på av ett fåtal aktörer varav våra nuvarande medlemsföretag skulle behöva stå för en betydande del av finansieringen. Våra medlemsföretag skulle med förslaget få en ökad kostnad för att bedriva reguljärflygtrafik från Sverige och försvaga deras konkurrenskraft.

Konsumenten har alla möjligheter att vara trygg

Det är konsumentens fria val från vem denne köper sin flygbiljett och hur denne väljer att skydda sig mot eventuella konkurser. Det finns idag flera olika sätt att försäkra sig vid resa, bland



annat finns ett grundläggande reseskydd i hemförsäkringen och det är enkelt och inte dyrt att antingen öka hemförsäkringens skydd eller som alternativ teckna en separat reseförsäkring med eller utan konkursskydd.³

Vidare finns, som utredningen redogör för, utöver den generella rätten till ersättning vid försening eller inställda flyg, möjlighet för passagerare att söka ersättning från sitt kreditkortsföretag ifall konkurs hos flygbolag uppstår innan resan påbörjats. Vi delar därför utredningens slutsats att en heltäckande fond för reguljärflygresor inte är en rimlig lösning. Om problemet egentligen handlar om passagerarnas insikt och kunskap om vilket försäkringsskydd de har bör det snarare utredas hur informationen till kunder kan förbättras snarare än att tvinga på flygsystemet en fond.

När det gäller förslaget om hemtagningsfond specifikt, menar vi att det mot bakgrund av flygmarknadens uppbyggnad och fondens belastning av enbart svenska flygbolag, är helt olämpligt att upprätta en sådan. Med tanke på bristerna i fondupplägget från ett konsumentperspektiv, och framför allt då resenärer på samma flyg kan ha helt olika rättigheter vid en eventuell konkurs, kan snarare en sådan fond väcka uppmärksamhet som obalanserad, orättvis och slumpartad. I stället bör Sverige jobba för en EU-gemensam ersättningsordning för resenärer, men flyg eller med andra trafikslag, som ger samma skyddsnivå utan avseende på passagerarnas nationalitet, bolagens hemvist eller tillståndsland. Moderna EU-gemensamma och transportneutrala regler är det som har störst potential att öka tryggheten för passagerarna och inblandade aktörer.

Sammanfattningsvis motsätter sig Svenska Flygbranschen både en omfattande flygresefond för reguljärflyg och införandet av en hemtagningsfond för flygkonkurser enligt det remitterade förslaget.

Med vänlig hälsning,

Svenska Flygbranschen

Fredrik Kämpfe
Branschchef

³ <https://www.konsumenternas.se/konsumentstod/guider--checklistor/guider---forsakring/har-jag-ratt-till-ersattning-nar-flygbolaget-gatt-i-konkurs/>

