

Juridiska fakultetsstyrelsen  
Biträdande universitetslektor Olena Bokareva  
Docent Patrik Lindskoug

Finansdepartementet

## Remiss: Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33)

Fi2023/02126

Juridiska fakultetsstyrelsen, som anmodats att yttra sig över rubricerat betänkande, får härmed avge följande yttrande. Yttrandet har utarbetats av biträdande universitetslektor Olena Bokareva och docent Patrik Lindskoug.

### Inledning

Ämnet handlar om resegarantier för att öka skyddet för resenärerna och passagerarna i samband med EU-lagstiftningen. Framför allt antogs denna lagstiftning i form av ett direktiv som krävde nationellt införlivande. Dessutom tillåter det nya direktivet medlemsstaterna att vidta åtgärder avseende insolvens på grundval av artikel 17-19 i direktivet.

Direktivet är ett viktigt instrument i EU-lagstiftningen som ger extra skydd för dem som köper resepaket och kopplade researrangemang. Det finns många viktiga bestämmelser om ansvar, insolvens, extraordinära omständigheter och andra bestämmelser som är en klar förbättring jämfört med det tidigare direktivet. Vi kommer dock inte att upprepa det i detta svar.

En av de största utmaningarna för resor och turism blev covid-19. Många flyg och resor ställdes in med kort varsel och resorna och passagerarna kunde inte få tillbaka pengarna utan erbjöds värdebevis som de kunde använda senare. Detta väckte en het diskussion bland flygbolagen, konsumentorganisationer och EU-institutionerna. Lagligheten av värdebevis övervägdes och huruvida flygbolagen och researrangörerna fick införa dem utan att uppvisa är ett frivilligt alternativ.

Denna praxis varierade från land till land på EU-nivå och väckte många farhågor när det gäller den höga skyddsnivån för konsumenter och passagerare som behandlades olika och vissa lämnades utan någon kompensation. Detta ledde till att staterna reglerar det på nationell nivå och inför ny lagstiftning eller ändrar dess nuvarande lagstiftning. Vissa länder införde särskilda garantifonder för att återbetala passagerare och resenärer på grund av reseföretagens insolvens.

Det är dock av intresse att överväga IATA (International Air Transport Association) Airline Bankruptcy and Passenger Protection position i detta avseende. Det anges att

Specific rules targeting airlines are not justified as no other economic sector of activity is under obligation to protect its customers in case of bankruptcy.

Before considering any additional steps, it is important to first consider the scope of the problem, as well as the protection that are already in place.

Det betonade de också att -

...further regulation, such as the creation of a fund, risk unintended consequence, including making travel more expensive and distorting competition in the marketplace.

### **Kommentarer om värdebevis och återbetalning**

Man kan säga att den svenska lagstiftningen är i linje med denna praxis och välkomnas och kommer att kunna skydda de passagerare och resenärer som är strandsatta eller lämnade utan återbetalning av sina biljetter/turer.

Vid bedömning av ny inhemsk lagstiftning som rör resor och flyg är det viktigt att bedöma om den överensstämmer med befintliga EU-rättsliga och internationella rättsliga instrument eftersom ämnet är internationellt till sin omfattning. Detta gäller även EG-domstolens beslutade praxis. Det finns redan flera fall baserade på ett nytt direktiv där domstolen haft möjlighet att granska vissa bestämmelser och villkor i direktivet och förtydliga dem. Till exempel termerna "återbetalning" och "återbetalning" och bedömning av huruvida covid-19 faller inom ramen för "oundvikliga och extraordinära omständigheter" eller utanför direktivets tillämpningsområde. I synnerhet är mål C-540/21 Europeiska kommissionen mot Slovakien av intresse och relevans i detta avseende. I detta fall svarade domstolen jakande att covid-19 faller inom begreppet "oundvikliga och extraordinära omständigheter" (punkt 59). Ett annat viktigt förtydligande är definitionen av "återbetalning". Det betonas att direktivet inte definierar termen "återbetalning". Sålunda förtydligar domstolarna i p.65:

It follows that the concept of a "refund", within the meaning of Article 12(2) and (3) of the Directive 2015/2002, means the reimbursement, in the form of a sum of money, of payment made for a package.

...Where the EU legislature envisages, in a given legislative act relating to that field, the possibility of replacing an obligation to pay a sum of money with a benefit in another form, such as, inter alia, the offer of a voucher, that possibility is expressly provided for in that legislative act. (para. 69)

The absence of any reference in the wording of Article 12 of the Directive 2015/2302 to such a possibility therefore confirms that that article refers only to refunds in the form of a sum of money. (para.71)

It should also be pointed out that Member States also had the possibility of introducing schemes designed not to require but to encourage or facilitate the acceptance by travellers of vouchers instead of a refund in the form of a sum of money, and such solutions could also help to ease the liquidity problems of travel organisers, as indicated in Recommendation 2020/648, in particular in recital 15 thereof. (para. 88)<sup>1</sup>

Kommissionens rekommendation (EU) 2020/648 från maj 2020 om värdebevis som erbjuds passagerare och resenärer som ett alternativ till ersättning för inställda paketresor och transporttjänster i samband med covid-19-pandemin. Den klargjorde reglerna och villkoren för värdebevis som kan föreslås passagerare och resenärer. Reglerna för värdebevis för flygpassagerare finns i artikel 7.3 i förordning nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans

---

<sup>1</sup> Se andra relevanta fall relaterade till tolkningen av direktivet 2015/2302, Case C-407/21, Case C-134/11, Case C-163/18, Case C-396/21.

till passagerare vid nekad ombordstigning och vid inställda eller stora förseningar av flyg.

Det noteras att lagstiftningen om paketresor är regional till sin räckvidd och begränsad till EU:s regler. Passagerarbefordran med flyg är dock verkligen internationell och omfattas av den obligatoriska internationella ordningen som återspeglas i Montrealkonventionen 1999. Den senare tillhandahåller ansvarsordning för transportörer vid dödsfall, kroppsskador, förseningar, skador på och förlust av bagage. Montrealkonventionen täcker dock inte alla frågor som rör luftfarten och lämnar utrymme för inhemsk lagstiftning inom de områden som den inte täcker. Det är viktigt att förstå hur konventionen antogs och den intresseavvägning som måste upprätthållas mellan flygbolagen och passagerarna. Detta måste beaktas när man antar nationell eller regional lagstiftning som kan relatera till internationella flygresor.

Enligt delegation

Olena Bokareva

Patrik Lindskoug