



2023.10.04

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
CC: fi.ofa.ko@regeringskansliet.se

Referens:

Fi23/02126

Remissvar

SAS bedriver idag flygtrafik på 13 flygplatser i Sverige, varav den största delen av trafiken utgår från Arlanda. SAS har under en normal dag cirka 200 avgångar till, från och inom Sverige samt står för drygt 30 procent av Sveriges flygkapacitet.

SAS avger härmed vårt remissvar avseende utredningen "Ett förbättrat resegarantisystem".

SAS synpunkter i korthet

- SAS anser att frågan om passagerarrättigheter i första hand bör regleras internationellt och ifrågasätter med detta som bakgrund förslaget om ökad nationell reglering inom detta område
- SAS delar i allt väsentligt utredningens slutsats att en heltäckande flygresefond för reguljärflygresor inte är ett lämpligt alternativ men avstyrker samtidigt införandet av en hemtagningsfond finansierad av reguljärflyget
- SAS anser att en hemtagningsfond för reguljärflyget enbart finansierad av flygbolag med ett svenskt AOC innebär en snedvridning av konkurrensen på den svenska flygmarknaden till nackdel för dessa flygbolag

Passagerares rättigheter – en internationell angelägenhet

Frågan om passagerares rättigheter har varit föremål för diskussion inom EU:s medlemsländer under många år och få verkar idag ifrågasätta behovet av en revidering och modernisering av de nu gällande reglerna.

Paketreseagen är en konsumentskyddslagstiftning och inte ett företagsskydd. Resebyråer har fortfarande möjlighet att söka ersättning ur konkursboet vid flygbolagens konkurs. Motsvarande gäller även för flygbolag idag. För det fall intäkten från biljettförsäljningen ligger kvar hos paketresearrangören vid paketresearrangörens konkurs, måste flygbolaget stå för återbetalning av flygbiljetten gentemot konsumenten trots att flygbolaget till största del inte kommer att få täckning för denna kostnad ur researrangörens konkursbo. Föregående nämnda risk har flygbolag även om en resebyrå enbart förmedlat en flygbiljett och intäkten för flygbiljetten inte förts över till flygbolaget innan resebyråns konkurs. En konsumentskyddslagstiftning ska inte tas i anspråk för att skydda näringsidkare. Det är rimligare att näringsidkaren skyddar sig mot sina avtalsparters eventuella konkurser på annat sätt än genom en konsumentskyddslagstiftning.

Det är konsumentens val från vem denne köper sin flygbiljett och hur denne väljer att skydda sig mot eventuella konkurser.

Utmaningarna med återbetalningar under pandemin var just en pandemieffekt. Flygbolagen var skyldiga att begränsa sina återbetalningar eftersom ingen bransch skulle överleva den situation som flygbranschen ställdes inför våren 2020. För att ta ansvar för sin fortsatta överlevnad och i förlängningen också bolagets intressenter (så som avtalsparter och resenärer) gynnades alla av att flygbolagen inte gick i konkurs utan att de överlevde och således kunde betala tillbaka sina skulder.

Som framförs i utredningen var det få svenska passagerare som drabbades av flygbolagskonkurs till följd av pandemin. Pandemin kan därför inte användas som motiv för att öka den nationella regleringen av reguljärflyget.

Prisreglering av flyget

Genom förordning 1008/2008 har medlemsstaterna i EU överlämnat möjligheterna att prisreglera flyget till EU. Sverige, liksom andra medlemsstater, saknar kompetens att lagstifta på detta område. Detta följer av artikel 22 i nyss nämnda förordning som ger flygföretagen rätt att fritt sätta sina priser. Att kräva att flygföretag bidrar till en fond innebär en inskränkning av flygföretagens rätt på detta område och kan stå i strid med gemenskapsrätten. Detta eftersom flygföretag därmed inte har rätt att sätta sina egna priser på trafik från Sverige.

En hemtagningsfond för reguljärflyget

Som utredningen redogör för finns idag, 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. SAS delar därför utredningens slutsats att en heltäckande fond för reguljärflygresor inte är en rimlig lösning.

När det gäller frågan om en hemtransportfond ifrågasätter SAS förslaget att fonden endast ska finansieras av bolag med ett svenskt drifttillstånd. Detta innebär att fonden återkommande kommer att fyllas på av ett fåtal aktörer varav SAS skulle stå för en betydande del av finansieringen. Dessa bolag skulle med förslaget få en ökad kostnad för att bedriva reguljärflygtrafik från Sverige och försvaga konkurrenskraften hos bolagen.

Slutsats

Som framgår av utredningens kommittédirektiv föreligger inget krav om att utredningen ska föreslå någon form av förändringar av nuvarande system eller införandet av ett nytt system. SAS anser att om det ska inrättas en resegaranti för reguljära flygbiljetter ska det ske på EU-nivå och inte på nationell nivå. En nationell lagstiftning skulle enbart snedvrída konkurrensen och medföra att resenärer på samma flyg får olika rättigheter vid en eventuell konkurs. Inrättandet av en hemtagningsfond för reguljärflygresor skulle som utredningen konstaterar innebära att Sverige ökar den nationella regleringen på ett område där få andra EU-länder gjort motsvarande.

SAS har länge välkomnat en revidering av flygpassagerares rättigheter inom EU. Moderna EU-gemensamma och transportneutrala regler är det som på riktigt kan öka tryggheten för passagerarna och övriga inblandade aktörer.

SAS genom,

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs and Infrastructure Sweden