



Finansdepartementet

Stockholm 2023-10-17

Ref Fi2023/02126

### **Remissvar avseende betänkandet Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33)**

Sveriges Bussföretag är arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl bussresearrangörer som busstrafikföretag. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat betänkande och kommer att lämna både övergripande synpunkter såväl som på några av de ingående delarna i förslaget.

#### **Generella synpunkter**

Sveriges Bussföretag välkomnar en översyn av resegarantisystemet. Vi stödjer i stort sett de förslag på ett nytt resegarantisystem som lagts fram, givet att några förutsättningar måste uppfyllas. Vi håller helt med utredarens slutsatser kring att dagens system kräver mycket administration, att trösklarna är höga för framför allt små och nystartade företag samt att det är riggat för en osannolik situation, det vill säga att alla paketresearrangörer skulle kunna gå i konkurs samtidigt. Att samtliga länder som tagits upp som jämförelser har, eller håller på att gå över till, olika typer av kollektiva lösningar talar också för att det är ett mer effektivt sätt att organisera resegarantierna på. Det är också positivt att ersättning från resegarantisystemet knyts till den som ersatt resenären, vilket möjliggör för exempelvis kortföretag att söka ersättning.

Värt att notera är att alla resor som säljs av bussresearrangörer inte faller under paketreselagens definitioner av en paketresa och är därmed inte garantipliktiga. Det handlar framför allt om dagsresor (under 24 timmar) bestående av exempelvis bussresa och evenemangsbiljett.

Sveriges Bussföretags synpunkter i korthet:

- Staten måste garantera den gemensamma fondens kapital under uppbyggnadsfasen. Om inte detta sker kommer kostnaderna för företagen att fördubblas under perioden som fonden byggs upp. Om staten garanterar fonden så kan också den föreslagna utökningen av tillämpningsområdet och därmed det stärkta konsumentskyddet införas direkt.
- När den gemensamma fonden är fullt uppbyggd så är det rimligt att någon form av startavgift eller inträdesavgift erläggs av företag som inte varit med och betalat in till fonden under uppbyggnadsfasen. Det kan också ske genom en högre individuell garanti under en period.





- Andra modeller för att beräkna det bidrag som paketresearrangörerna betalar till fonden kan vara mer lämpliga och bör utredas ytterligare. Om det sker genom ett nominellt bidrag med som förslaget är, endast två nivåer, så kommer bidragen till fonden att skilja sig betydligt beroende på vilket pris som resorna betingar hos arrangören.
- Den föreslagna fonden för hemtagning av flygbolagsresenärer bör omfatta även återbetalningar till resenärer som drabbas av ett flygbolags konkurs, inte enbart kostnaderna för att flyga hem dessa. På samma vis bör även paketresearrangörer och kortföretag kunna söka ersättning ur fonden om det är aktuellt.

## **Synpunkter på de ingående delarna i förslaget**

### **Förslaget på nytt resegarantisystem**

Det utarbetade förslaget och utredarens slutsatser är i stort i linje med vad stora delar av branschen argumenterat för länge: ett kollektivt system med en fond minskar kostnaderna och administrationen för företagen samtidigt som det ökar skyddet för konsumenterna. Dagens system är också givet hur få konkurser det varit historiskt, alltför omfattande (alla researrangörer kan gå i praktiken gå i konkurs samtidigt, vilket är ett helt osannolikt scenario).

Om förslaget genomförs så som utredningen föreslår, så ska de individuella garantierna i takt med att fonden byggs upp att sänkas. Det innebär till en början att företagen ska ställa samma nivåer på resegarantierna som idag, samtidigt som inbetalningar till fonden ska ske. Det nämns inte hur ofta avstämningar av fondens kapital och nedsättningar av de individuella garantierna ska ske eller om det bör ske vid vissa fasta målpunkter, antingen tids- eller kapitalmässigt, men det går att tolka det som att det lär ske åtminstone en gång per år. Under första året kommer därmed företagens kostnader att öka kraftigt, i många fall fördubblas eftersom de både måste ställa full garanti och samtidigt börja betala till fonden. Resebranschen var bland de hårdast drabbade sektorerna under pandemin och att i det här skedet åläggas ytterligare kostnader skulle slå hårt mot en redan sargad bransch som håller på att återhämta sig. Det finns också en reell risk att företag som verkar i flera EU-länder om det blir för kostsamt i Sverige ordnar sina garantier utomlands under tiden som den svenska fonden byggs upp.

Sveriges Bussföretag håller inte med om utredarens tolkning av direktiven för utredningen vad gäller att förslaget inte får innehålla en statlig finansiering av resegarantisystemet. Att staten skulle garantera fondens kapital under uppbyggnadsfasen skulle vara likvärdigt med en statlig finansiering är en alltför snäv tolkning. Om staten garanterade fonden till dess att den är fullt uppbyggd kan arrangörernas individuella garantier minskas till de föreslagna nivåerna på 25 % av dagens nivåer omgående. Det medför att kostnaderna för företagen hamnar på en mer rimlig nivå samtidigt som det stärkta konsumentskyddet i form av det utökade tillämpningsområdet kan träda i kraft på en gång. Skulle utbetalningar ske från fonden under uppbyggnadsfasen så får staten en fordran på fonden motsvarande samma belopp. Ett garanterat av fondens kapital är således ett tämligen riskfritt åtagande, som minskar efter hand att fonden byggs upp, och utan kostnad för skattebetalarna. Samma förfarande skedde i Tyskland nyligen där staten har valt att garantera fonden från början.

Om staten inte garanterar fonden under uppbyggnadsfasen och kostnaderna för företagen ökar finns en reell risk att företag som verkar i flera länder flyttar sin verksamhet och ställer resegarantier i andra medlemsstater i EU under tiden som det svenska resegarantisystemet byggs upp. Det medför dessutom att det riskerar att ta mycket längre tid än fem år att bygga upp fonden och därmed skjuts det stärkta konsumentskyddet upp ännu längre.





Sammanfattningsvis: att staten garanterar fondens kapital under uppbyggnadsfasen är en förutsättning för införandet av ett nytt system med utökat tillämpningsområde. Om det inte blir en statlig garanti, så kommer kostnaderna för företagen under uppbyggnadsfasen att bli mycket höga, vilket inte ligger i linje med utgångspunkten för förändringen – att dagens system är dyrt.

### ***Hur bör bidragen till fonden beräknas?***

Utredaren föreslår att fonden ska byggas upp genom att arrangörerna av paketresor gör ett påslag på 40 kronor för paketresor som kostar under 5000 kronor och 80 kronor för paketresor som kostar över 5000 kronor. Det kan inledningsvis tyckas vara ett enkelt system att administrera där konsumenterna tydligt är de som bekostar uppbyggnaden av fonden. Rent kommunikativt finns det fördelar med att alla arrangörer betalar samma belopp utifrån samma beräkningsgrund. Men de fasta beloppen som föreslås i utredningen kommer att slå väldigt olika mot företagen utifrån vilken typ av produkter som de erbjuder. Det tydligaste exemplet är att ett företag som säljer större volymer med billiga paketresor får betala in betydligt mer till fonden än ett företag som säljer färre, men dyrare och mer exklusiva resor, trots att den senare kan omsätta mångdubbelt mer än den första och därmed också belasta fonden betydligt mer vid en konkurs.

En annan modell för att beräkna bidragen till fonden bör övervägas. Det finns ett antal varianter som skulle kunna vara mer lämpliga och som bör utredas ytterligare:

- En modell skulle kunna vara att basera inbetalningarna till fonden på hur stor garantipliktig omsättning som företaget hade föregående år. Denna modell har valts i Tyskland, som håller på att bygga upp en fond likt den som föreslås i Sverige. Modellen är omnämnd i utredningen. Fördelen är att företaget på förhand vet hur stort belopp som förväntas betalas in under året och kan planera utifrån detta.
- En annan modell skulle kunna vara att ha fler steg eller nivåer på de fasta beloppen beroende på resans pris. På paketresor med mycket lågt pris riskerar ett påslag på 40 kronor att bli oproportionerligt högt, medan paketresor som ligger på en mycket hög prisnivå i stället får ett orimligt lågt påslag i förhållande till den påverkan som den arrangörens konkurs skulle ha. Detta system kan bli något krångligare att administrera.
- En ytterligare modell är att ha fast procentuellt påslag på respektive resans pris. Det medför att billiga resor får ett lägre påslag och dyrare resor ett högre och därmed blir också inbetalningarna mer proportionerliga utifrån omsättningen och den potentiella påverkan på fonden.

För att avgöra vilken modell som är mest lämplig bör en jämförelse göras mellan den kostnad som företagen har idag för att ställa garantier i form av bankavgifter eller försäkringspremier, kontra den kostnad som blir för en mindre individuell garanti tillsammans med kostnaderna för inbetalningar till fonden.

### ***När nya företag ansluter till en fullt uppbyggd fond***

Utredaren föreslår att när resegarantifonden har nått sitt målkapital så pausas inbetalningarna till dess att kapitalet understiger två tredjedelar. När fonden är fullt uppbyggd så ska företagen alltså endast ordna individuella garantier på en betydligt lägre nivå än idag. Det medför att ett företag som tillkommer efter att fonden är uppbyggd direkt får tillgång till systemet utan att ha bidragit såsom företagen som erlagt inbetalningar gjort.

Detta riskerar att skapa osunda konkurrensfördelar för nya företag och det vore därför logiskt med någon typ av inledande förfarande gällande nya företag. Det skulle exempelvis kunna vara



en startavgift till fonden (även om den är fullt uppbyggd), eller att företaget under en inledande period får ställa en högre individuell garanti.

***Det behövs mer än en hemtagningsfond för reguljära flygresor***

Sveriges Bussföretag är positiva till att en hemtagningsfond för reguljära flygresor upprättas. Däremot anser vi att alternativet med ett fullständigt resegarantisystem för reguljära flygresor inte utretts tillräckligt, utan det avfärdas ganska kortfattat med hänvisning till att ett sådant system skulle bli för omfattande och ta lång tid att bygga upp.

När flygresor ingår i paketresor så är det researrangören som är ansvarig för återbetalning till resenären och därmed också får stå för kostnaden vid det fall att ett flygbolag går i konkurs. Det är såklart motsvarande vad gäller andra delar i paketen också, exempelvis hotell. Utredningen argumenterar för att endast en hemtagningsfond behövs eftersom resenärerna kan få återbetalning genom researrangör eller kortföretag (vilket i förlängningen är en fordran på en researrangör). Därmed så förutsätts det att researrangörerna ska stå för skyddet vid ett flygbolags konkurs.

Ett fullständigt resegarantisystem för reguljära flygresor bör med hänvisning till det stora antalet flygbolagskonkurser under 2000-talet övervägas. Även kortföretag och researrangörer bör kunna söka ersättning ur detta, liksom den regressrätt som föreslås att gälla inom ramarna för det ordinarie resegarantisystemet.

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets sakkunnige Oscar Sundås, 08-762 66 75, [oscar.sundas@transportforetagen.se](mailto:oscar.sundas@transportforetagen.se)

Stockholm som ovan

***Sveriges Bussföretag***

Anna Grönlund, branschchef