

Finansdepartementet

## Ett förbättrat resegarantisystem (SOU 2023:33)

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen men föreslår följande justeringar och förtydliganden avseende förslaget till lag om hemtransportfond.

I författningsförslag till lag om hemtransportfond för flygresor utomlands används termen *flygföretag*. För att bättre spegla den terminologi som används i t.ex. EU-förordningarna 1008/2008<sup>1</sup> och 261/2004<sup>2</sup> föreslår Transportstyrelsen att man genomgående byter ut termen *flygföretag* till *lufttrafikföretag*. Förslagsvis används också termen *passagerare* istället för *flygresenär*, vilket också stämmer överens med terminologin i förordning 261/2004. Vidare används också termerna *flygresor* och *flygtransporter*. Transportstyrelsen föreslår att dessa termer ersätts med *lufttransport av passagerare* för att bättre överensstämja med termer som används inom europeisk luftfartslagstiftning, till exempel i lufttrafikförordningen 1008/2008.

Därutöver bör definitionen i den första punkten § 2 justeras i och med att det inte är tillräckligt med ett drifttillstånd (AOC) för att få flyga passagerare kommersiellt. För att få utföra kommersiella lufttransporter måste lufttrafikföretaget inneha en operativ licens utfärdad enligt förordning 1008/2008 eller motsvarande tillstånd från tredje land.

Transportstyrelsen ställer sig frågande till att det i definitionen av flygföretag anges att tillståndet ska vara utfärdat i Sverige. Det skulle i så fall innebära att endast två aktörer skulle bidra till fonden, då det för närvarande endast är SAS och Norwegian Air Sweden som utför reguljära

---

<sup>1</sup> Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen

<sup>2</sup> Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

lufttransporter av passagerare till utlandet. Transportstyrelsen utgår från att detta inte är avsikten utan att alla lufttrafikföretag som utför reguljära lufttransporter från Sverige till utlandet ska vara med och bidra till fonden, och föreslår därför att ”utfärdat i Sverige” stryks. Transportstyrelsens föreslår således att formuleringen av 2 § punkt 1 blir ”lufttrafikföretag: en fysisk eller juridisk person som innehar en giltig operativ licens eller motsvarande tillstånd”.

Vad gäller den andra punkten i 2 § menar Transportstyrelsen att det är otydligt vilka resetjänster som avses med den nuvarande skrivningen i förslaget. Som vi har förstått syftet med lagen om hemtransportfond, så ska den finansiera hemtagning av passagerare som reser reguljärt eller som inte täcks av resegarantilagen på grund av att de köpt en flygstol av en charteroperatör. Transportstyrelsen föreslår därför att en passagerare definieras som ”en resenär som ingått ett avtal om en lufttransporttjänst som inte omfattas av lagen om resegaranti”.

Transportstyrelsen noterar att begreppen insolvens och konkurs inte används på ett konsekvent sätt. I 3 § nämns att fonden ska säkerställa hemtransport vid flygföretagskonkurs, medan det i 1 § står att fonden ska säkerställa hemtransport vid flygföretags insolvens och även i 7 § används termen insolvens. I sammanfattningen på sid 19 anges dock att hemtransportfonden inrättas för att bistå resenärer som blir strandsatta vid en flygbolagskonkurs. Transportstyrelsen menar att man bör använda antingen begreppet insolvens eller begreppet konkurs, och inte blanda begreppen.

Det som talar för att det är vid ett lufttrafikföretags insolvens som lagen ska aktualiseras är att man då använder samma grund för ersättning som i resegarantilagen. Det som talar för att istället låta konkurs vara det som utlöser tillämpning av lagens bestämmelser är att det är betydligt lättare att avgöra när en konkurs uppstår än när insolvens inträder, inte minst för en passagerare. Vi ser också en risk för att hemtransportfonden kan utnyttjas otillbörligt om det är insolvens som ska utlösa dess tillämpning. Vid en sammantagen bedömning förespråkar Transportstyrelsen därför att ianspråktagande av hemrefondens knyts till lufttrafikföretags konkurs.

När det gäller fondens storlek anges det i 3 § i förslaget till lag om en hemtransportfond för flygresor utomlands att den ska vara fullt uppbyggd när den nått en storlek på 300 miljoner kronor. På sidorna 180-181 i utredningen framgår att påslaget per biljett behöver vara tre kronor för att fondkapitalet ska kunna byggas upp på fem år, baserat på 20 miljoner avresor från svenska flygplatser. På sidan 168 i utredningen framgår att det totala antalet resor, inrikes och utrikes, var 20 miljoner 2019, vilket förefaller vara den siffra som beräkningen är baserad på. Eftersom påslaget om 3 kr enligt 4 § i förslaget endast avser flygresor till destinationer

utomlands, ser Transportstyrelsen en risk att fonden inte kommer att ha byggts upp på fem år med det föreslagna påslaget.

Transportstyrelsen är också tveksam till om det är lämpligt att basera beräkningen enbart på 2019 års utfall. Ett alternativ kan vara att till exempel jämföra med Transportstyrelsens passagerarprognos 2023-2029, dock med beaktande av att den inte delar upp prognosen mellan passagerare som reser reguljärt respektive charter.

När det gäller prispåslaget, både vad gäller 8 b § i förslag till ändring i resegarantilagen och 4 § i förslaget om en hemtransportfond för flygresor utomlands, tolkar Transportstyrelsen att det kommer att gälla för resor/biljetter som säljs från och med den 1 juli 2024. Om ett flygbolag exempelvis i november 2023 säljer en biljett till en utrikes flygresor som sker den 2 juli 2024, så tolkar vi det som att något bidrag till finansiering till hemtransportfonden inte ska ske i det fallet. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att klargöra om denna tolkning är korrekt. Om avsikten är att flygbolaget i exemplet ska lämna bidrag till fonden, kommer flygbolaget sakna möjlighet att ta ut priset från passageraren och tvingas själv stå för merkostnaden.

Transportstyrelsen noterar att det avseende förslaget till ändringar i resegarantilagen finns övergångsbestämmelser som innebär att fonden inte ska tas i anspråk förrän den är fullt uppbyggd. När det gäller förslaget om en hemtransportfond för flygresor finns inte motsvarande bestämmelser. Vi förmodar att det innebär att fonden ska kunna tas i anspråk så snart den är inrättad. Det är otydligt i utredningen vad som händer ifall fonden inte är fullt uppbyggd när ett flygbolag går i konkurs och medlen i den inte räcker för hemtransport av resenärer.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog handläggarna Ingrid Almén, Malin Ekeström och Carina Petersson, den senare föredragande.