

Justitiedepartementet  
Per e-post:  
ju.remissvar@regeringskansliet.se  
cc: ju.L3@regeringskansliet.se

Stockholm 2024-03-29

Ref Ju2024/00147

## **Remissvar på remissen av ny EU förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter**

Svenska Flygbranschen (SFB) lämnar härmed synpunkter på remissen av ny EU förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter. Vi noterar att SFB inte finns med på listan med officiella remissinstanser vilket förvånar oss med tanke på att vi representerar den största delen av de svenska flygaktörerna.

Svenska Flygbranschen (även: Transportföretagen Flyg) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. Idag har vi ca 85 medlemsföretag med ca 6500 anställda totalt. Före pandemin hade vi ca 100 medlemsföretag med över 10 000 anställda. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster.

Svenska flygbranschen är i princip positivt inställt till att passagerares rättigheter ensas för kombinerade resor. Det är viktigt att trafikslagen likabehandlas när det gäller regler för kompensation till resenärer för reseavbrott. Lika viktigt är det att resenären kan känna sig trygg genom hela resan oavsett vilken del av resan som fallerar i ett visst fall.

Flyget omfattas redan av en mycket omfattande reglering för passagerares rättigheter genom förordning 216/2004. Det är europeiska flygbranschens samlade bedömning att denna förordning och framförallt EU domstolens tolkning av den har gjort en revision av förordningen helt nödvändig för att bättre balansera och förtydliga passagerares rättigheter. Denna bakgrund är viktigt att ta med sig när man läser nu föreliggande förslag från EU kommissionen. För tydlighetens skull: vi önskar att regeringen ger högsta prioritet till att EU genomför revisionen av 216/2004 innan man går vidare med förslaget om passagerares rättigheter vid kombinerade resor. En annan ordning riskerar medföra att revisionen av 261/2004 försenas samt att revisionen blir ytterst komplex om den väl genomförs.

## **Remissens innehåll**



Europeiska kommissionen har presenterat ett förslag till en ny förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag (kombinerade resor), och en förordning med ändringar i befintliga förordningar om resenärarrättigheter för resor med flyg, tåg, buss och fartyg ("enforcement"). Syftet med den nya förordningen är att stärka rättigheterna för resenärer som kombinerar transportmedel. Syftet med förordningsändringarna är att komma till rätta med brister i efterlevnaden av regelverket.

## **Kombinerade resor: Allmän kommentar**

Detta är ett storskaligt och komplext förslag som innefattar passagerarrättigheter i förhållande till så kallade kombinerade resor, d.v.s. kommersiella resor med kollektiva transportmedel (buss, tåg, flyg och fartyg) och som innehåller minst två transporttjänster och minst två transportpunkter ("noder"). Enligt artikel 2, nr 1 i förslaget, kan den multimodala resan ha 3 former. Dels "single multimodal contract", "combined multimodal ticket" och "separate multimodal tickets", för vilka det enligt förslaget kommer att ställas olika krav och skyldigheter.

Förslaget syftar till att ålägga transportföretag (carriers), mellanhänder (intermediates) och så kallade terminal managers och dessutom multimodala hub managers som driver "Single Points of Contact" vid multimodala hubar relaterade till transporter i tätorter (urban nodes, enligt förteckningen i förslagens annex 1). Exakt hur detta kommer att hanteras på den svenska marknaden är oklart. Det framgår inte vilka dessa "single point of contacts" eller noder är. Det behöver förtydligas.

Förslaget påstås syfta till att öka omfattningen av multimodala resor (jfr första stycket sidan 1), och i det syfte att motverka diskriminering, säkerställa relevant passagerarinformation, utökade passagerarrättigheter vid förseningar och inställda resor i multimodala resor, utökade regler för PRM, krav på transportörer att upprätta och övervaka servicekvalitetsstandarder samt regler för verkställighet mm. Det anges att förslaget ska ses som kompletterande i förhållande till de passagerarrättsbestämmelser som redan finns för de enskilda transportslagen samt till reglerna i paketresedirektivet. Som beskrivits ovan delar vi inte EU kommissionens vägval. Det behövs först en revision av förordning 261/2004. Först efter detta är det lämpligt att gå vidare med föreliggande förslag.

## **Kombinerade resor: Risk för överbyråkratisering och gränsdragningsfrågor**

EU kommissionens val av åtgärd innebär att förslaget blivit mycket omfattande och komplext. Av samma skäl innebär förslaget många definitionsutmaningar och gränsproblem. Dessutom innehåller förslaget ett stort antal skyldigheter gentemot verksamhetsutövarna som riskerar att kraftigt öka den byråkratiska bördan för företagen. Det är vår uppfattning att dessa problem, läggs till den enskilde transportörens eller hubförvaltarens osäkerhet i att bedöma sina egna risker genom att gå in i multimodala byggen, riskerar att innebära att man avstår från att gå in i multimodala byggen. I så fall kan utgången bli motsatsen till avsikten med förslaget.

Förslaget innehåller en rad konkreta exempel på gränsproblem och överbyråkratisering. Här är bara några exempel:



- Artikel 5, nr 4 b: operatören är skyldig att informera om "snabbaste resa". Varför ska EU bestämma sånt här? Det behöver till exempel inte vara resenärens prioritet.
- Artikel 7, nr 1: innehåller begreppet "avtalslutande transportör", men det är oklart vem detta är i den beskrivna situationen. Är det näringsidkaren som har ingått det övergripande reseavtalet eller är det parten som orsakat "problemet"? Termen finns inte med i definitionslistan.
- Artikel 17, som handlar om "Service Quality Standards" och skyldigheten att implementera ett "Quality Management System", återspeglar ett bra exempel på överbyråkratisering. Det väcker frågan om EU överhuvudtaget ska eller ens kan lagstifta om hur företagen mäter och upprätthåller sin kvalitet gentemot kund.
- Enligt artikel 17 ska transportörer utarbeta rapporter om deras servicekvalitet när det gäller multimodala resor vartannat år. Det kommer att medföra mycket stora bördor, inte minst eftersom information även måste inhämtas från andra externa parter.

## Tidigare kommentarer på EUs egna remiss i ärendet

EU kommissionens förslag har även konsulterats inom ramen för EUs egna remissförfarande. SFB har lämnat kommentarer där.

SFB ansluter sig i relevanta delar till de kommentarer som European Regions Airline Association (ERAA) och International Air Transport Association (IATA) har bidragit med i den konsultationen och som går att läsa här:

ERAA [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13290-Resor-bättre-skydd-for-passagerare-och-deras-rattigheter/F3458271\\_sv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13290-Resor-bättre-skydd-for-passagerare-och-deras-rattigheter/F3458271_sv)

IATA [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13290-Resor-bättre-skydd-for-passagerare-och-deras-rattigheter/F3458468\\_sv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13290-Resor-bättre-skydd-for-passagerare-och-deras-rattigheter/F3458468_sv)

## Allmänt: Avsaknad av nationell konsekvensutredning

Vi delar Regelrådets<sup>1</sup> konstaterande att kommissionens saknar landspecifika konsekvensbeskrivningar. Svenska flygbranschens aktörer återhämtar sig fortfarande från COVID-pandemins enormt negativa effekter på branschen och vårt medlemsföretag SAS ligger fortfarande i rekonstruktion medan medlemsföretaget BRA precis fått sin rekonstruktionsplan godkänd av domstolen men kämpar på en sviktande inrikesmarknad.

För oss är det självklart att regeringen måste placera EU kommissionens förslag inom denna kontext. Vi håller med Regelrådet att förslagen väntas leda till kostnadsökningar för våra medlemsföretag, bland annat i form av omställningskostnader och administrativa kostnader, och att dessa särskilt bedöms påverka små och medelstora företag. Snarast måste

---

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/8dd6c6859c2a402380105783e2fde22a/regelradet.pdf>



Justitiedepartementet utföra en noggrann konsekvensanalys som utgår från kraven i 6 och 7 §§ i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Med vänlig hälsning,

*Svenska Flygbranschen*

Fredrik Kämpfe  
Branschchef

