

# Ett förbättrat resegarantisystem

*Betänkande av Resegarantisystemutredningen*

*Stockholm 2023*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

**SOU 2023:33**

SOU och Ds finns på [regeringen.se](https://www.regeringen.se) under Rättsliga dokument.

*Svara på remiss – hur och varför*  
*Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.*

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](https://www.regeringen.se/remisser).

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2023

ISBN 978-91-525-0643-1 (tryck)

ISBN 978-91-525-0644-8 (pdf)

ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Erik Slottner

Regeringen beslutade den 22 december 2021 att en ge särskild utredare i uppdrag att se över det svenska resegarantisystemet. Utredaren gavs vidare i uppdrag att utvärdera om det nuvarande systemet fungerar ändamålsenligt, särskilt med hänsyn till hur spridningen av sjukdomen covid-19 påverkat resemaknaden, och föreslå nödvändiga författningsändringar. Uppdraget har även omfattat att bedöma om resegarantisystemet bör kunna tas i anspråk för att ge stöd åt paketreseföretag och att bedöma om reguljära flygresor bör omfattas av resegaranti.

Justitierådet Svante O. Johansson förordnades som särskild utredare samma dag.

Som sakkunnig att biträda utredningen förordnades den 28 februari 2022 departementssekreteraren Nils Sigfrid.

Som experter att biträda utredningen förordnades samma dag Head of Strategic Contracting Michael Erixon (Scandinavian Airlines), juristen Fanny Forsling (Konsumentverket), branschutvecklaren Oscar Sundås (Sveriges Bussföretag), advokaten Jonas Thyberg, advokatfiskalen Emma Ström (Kammarkollegiet), konsumentvägledaren Maria Wieszell (Sveriges Konsumenter) och utredaren Hiba Zeidi (Kommerskollegium).

Den 2 maj 2022 entledigades Hiba Zeidi från sitt uppdrag.

Som sekreterare anställdes från och med den 10 januari 2022 kammaråklagaren Joakim Hall.

Utredningen har antagit namnet Resegarantisystemutredningen.

Härmed överlämnas betänkandet *Ett förbättrat resegarantisystem* (SOU 2023:33). Utredningens experter och sakkunniga har ställt sig bakom utredningens överväganden och förslag. Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i juni 2023

Svante O. Johansson

/Joakim Hall

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>15</b>
<b>Summary</b> .....	<b>21</b>
<b>1 Författningsförslag</b> .....	<b>29</b>
1.1 Förslag till lag om ändring i resegarantilagen (2018:1218).....	29
1.2 Förslag till förordning om ändring i resegarantiförordningen (2018:1340) .....	38
1.3 Förslag till lag om en hemtransportfond för flygresor utomlands .....	40
<b>2 Utredningens uppdrag och arbete</b> .....	<b>45</b>
2.1 Bakgrund .....	45
2.2 Utredningens direktiv.....	46
2.2.1 Sammanfattning av uppdraget .....	46
2.2.2 Utvärdering av resegarantisystemet .....	47
2.2.3 Bedöma om resegarantisystemet bör kunna användas som stöd åt paketreseföretag .....	48
2.2.4 Bedöma om reguljära flygresor bör omfattas av resegaranti.....	48
2.3 Arbetets bedrivande.....	49
<b>3 Regleringen av resegarantisystemet</b> .....	<b>51</b>
3.1 Paketresedirektivet .....	51
3.1.1 Inledning .....	51
3.1.2 Paketresa och sammanlänkat researrangemang .....	51

3.1.3	Skydd mot insolvens .....	52
3.2	2018 års lagstiftning.....	53
3.2.1	Bakgrund.....	53
3.2.2	Paketreselagen.....	54
3.2.3	Resegarantilagen.....	56
3.2.4	Hemtransport.....	58
3.3	Särskilt om s.k. stolsförsäljning.....	59
3.4	Värdebevis som alternativ till återbetalning.....	60
3.5	Reguljära flygresor.....	61
3.6	Kontokort och obeståndsförsäkringar.....	63
<b>4</b>	<b>Resemarknaden och covid-19 .....</b>	<b>65</b>
4.1	Inledning.....	65
4.2	Resemarknaden före covid-19-pandemin .....	65
4.2.1	Paketresemarknaden .....	65
4.2.2	Researrangörer och resebyråer .....	67
4.2.3	Paketresornas del av privatresemarknaden .....	67
4.3	Covid-19-pandemin.....	68
4.3.1	Inledning.....	68
4.3.2	EU:s agerande under pandemin .....	69
4.3.3	Pandemins påverkan på resenärer .....	70
4.3.4	Pandemins påverkan på företagen.....	70
4.3.5	Resegarantin under pandemin .....	71
4.3.6	Konkurser under pandemin.....	72
4.3.7	Resegarantimarknaden.....	73
<b>5</b>	<b>Internationell jämförelse.....</b>	<b>75</b>
5.1	Inledning.....	75
5.2	Danmark .....	75
5.2.1	Rejsegarantifonden .....	75
5.2.2	Flyrejsefondskassan .....	77
5.2.3	Paketresedirektivet och covid-19-pandemin .....	77
5.2.4	Återbetalningar och värdebevis.....	78

5.3	Norge.....	78
5.3.1	Dagens system.....	78
5.3.2	Förslag till reformer.....	80
5.3.3	Återbetalningar och värdebevis.....	80
5.4	Tyskland.....	81
5.4.1	Tidigare ordning.....	81
5.4.2	Nytt resegarantisystem.....	81
5.4.3	Återbetalningar och värdebevis.....	83
5.5	Finland.....	84
5.5.1	Dagens system.....	84
5.5.2	Resegarantisystemet har nyligen granskats.....	85
5.5.3	Återbetalningar och värdebevis.....	86
5.6	Nederländerna.....	86
5.6.1	Olika resegarantisystem.....	86
5.6.2	Värdebevis.....	88
5.7	Förenade Kungariket.....	88
<b>6</b>	<b>Återbetalningskrav och värdebevis.....</b>	<b>91</b>
6.1	Inledning och uppdraget.....	91
6.2	Något om omfattningen av direktivet.....	92
6.3	Avbeställning av resan.....	92
6.3.1	Resenären avbeställer resan.....	92
6.3.2	Arrangören ställer in resan.....	93
6.4	Värdebevis.....	94
6.5	Återbetalningskrav och värdebevis omfattas inte av resegarantin.....	94
6.6	Frister.....	96
6.7	Direktivets krav på säkerhet för återbetalning.....	97
6.7.1	Inledning.....	97
6.7.2	Kommissionens rekommendation.....	98
6.7.3	Paketresedirektivet hindrar inte en utvidgning av resegarantilagen.....	98
6.8	Fördelar med att utöka tillämpningsområdet.....	99

6.8.1	Likabehandling av ersättning för inställda resor .....	99
6.8.2	Flera andra länders system omfattar värdebevis ...	101
6.8.3	Värdebevis kan motverka likviditetsproblem .....	102
6.8.4	Likviditetsproblemet skjuts i många fall endast upp.....	103
6.9	Nackdelar med att utöka tillämpningsområdet .....	103
6.9.1	Nivåerna på resegarantierna kan komma att höjas .....	103
6.9.2	Det är svårt att bedöma värdebevisens risk .....	104
6.10	Utredningens överväganden .....	105
6.10.1	Återbetalningskrav bör omfattas av resegarantisystemet .....	105
6.10.2	Värdebevis bör omfattas av resegarantisystemet .....	105
6.10.3	Preskriptionsregeln bör ändras .....	107
6.10.4	Förslagen förutsätter en reform av resegarantisystemet .....	108
<b>7</b>	<b>Ett nytt resegarantisystem .....</b>	<b>109</b>
7.1	Inledning och uppdraget .....	109
7.2	Utgångspunkter för insolvensskyddet .....	109
7.2.1	Utgångspunkter för nuvarande system .....	109
7.2.2	Insolvensskyddet ska skydda resenärer från ekonomisk skada .....	110
7.2.3	Skyddet ska vara effektivt .....	111
7.2.4	Låga kostnader för företagen .....	112
7.2.5	Konkurrensneutralitet och låga etableringshinder .....	113
7.2.6	Systemet ska vara lätt att administrera .....	113
7.2.7	Statens risk bör minimeras .....	114
7.2.8	Systemet ska vara rättvist.....	115
7.3	Alternativ 1 – behålla nuvarande system .....	116
7.3.1	Utfallet av den mer öppna lösningen .....	116
7.3.2	Samma problem kvarstår .....	116
7.3.3	Kostnaderna för arrangörerna kan komma att öka.....	117

7.3.4	Utredningens slutsatser .....	117
7.4	Allmänt om fondlösningar .....	117
7.4.1	Inledning .....	117
7.4.2	Kollektiva system kan innebära lägre kostnader ...	118
7.4.3	Kollektiva system kan innebära ett starkare skydd .....	119
7.4.4	Kollektiva system kan innebära lägre etableringshinder .....	119
7.4.5	Kollektiva system och statens risk .....	120
7.4.6	Kollektiva system kan vara lättare att utnyttja ....	120
7.5	Alternativ 2 – en fond som enda garanti.....	121
7.6	Alternativ 3 – större individuella garantier och en mindre fond.....	122
7.7	Alternativ 4 – större fond och mindre individuella garantier.....	123
7.7.1	Inledning .....	123
7.7.2	Prioritetsordningen vid en konkurs .....	124
7.7.3	Beräkningen av storleken av de individuella garantierna.....	124
7.8	Ett nytt system bör bygga på en stor fond som kompletteras med individuella garantier .....	125
7.9	Storleken på resegarantifonden.....	125
7.9.1	Allmänt om fondens storlek .....	125
7.9.2	Beräkningen av målkapitalet för en resegarantifond .....	126
7.9.3	Slutsatser om målkapitalet i fonden .....	128
7.9.4	De individuella garantierna i ett fondsystem .....	129
7.9.5	Möjlighet till högre eller lägre individuell garanti.....	131
7.9.6	Hur fonden ska byggas upp .....	132
7.9.7	Inledande överväganden.....	133
7.9.8	Ska även näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang betala bidrag till fonden? .....	137

7.9.9	Vad som gäller under tiden fonden byggs upp....	138
7.9.10	Vad som gäller när fonden är uppbyggd.....	139
<b>8</b>	<b>Stöd till paketreseföretag.....</b>	<b>141</b>
8.1	Inledning.....	141
8.2	Tidigare exempel på stödåtgärder.....	142
8.3	Utredningens överväganden.....	143
8.3.1	Utredningens utgångspunkter.....	143
8.3.2	Tänkbara förändringar inom dagens system.....	144
8.3.3	En statlig finansiering.....	145
8.3.4	En krisfond finansierad av resebranschen.....	146
8.3.5	Lån från en resegarantifond.....	148
8.3.6	En möjlig reglering av en offentligt finansierad stödfond.....	149
<b>9</b>	<b>Kortreklamationer.....</b>	<b>153</b>
9.1	Inledning.....	153
9.2	Kontokort.....	154
9.2.1	Inledning.....	154
9.2.2	Köp med kreditkort.....	154
9.2.3	Köp med bankkort.....	155
9.3	Kortreklamationer och garantier.....	156
9.4	IATA-garantier.....	157
9.5	Hur stor andel av resorna betalas med kort?.....	157
9.6	Kortbetalningarnas förhållande till resegarantisystemet....	158
9.7	Kreditföretagens regressmöjlighet mot resegarantin.....	159
9.7.1	Allmänt om kreditförhållandet.....	159
9.7.2	Kreditgivarens förhållande till garantin.....	160
9.7.3	Regressrätt i andra nordiska länder.....	160
9.8	Arrangörer behöver ordna dubbla garantier.....	161
9.9	En regressmöjlighet föreslås gentemot resegarantin.....	162
9.9.1	Möjligheten till regress innebär flera fördelar.....	162
9.9.2	Utformningen av regressrätten.....	164

9.9.3	En regressrätt förutsätter en reform av resegarantisystemet.....	165
<b>10</b>	<b>Ett resegarantisystem för reguljärflygresor .....</b>	<b>167</b>
10.1	Inledning .....	167
10.2	Flygresor i Sverige.....	168
10.3	Det nuvarande skyddet för reguljärflygresenärer .....	169
10.4	Hemtagningskostnader .....	170
10.5	Reguljärflyget under covid-19-pandemin.....	170
10.6	Insolvensskyddet i andra nordiska länder .....	171
10.7	Utredningens överväganden.....	172
10.7.1	Skäl som talar för ett resegarantisystem för reguljärflyg .....	172
10.7.2	Skäl som talar emot ett resegarantisystem för reguljärflyg.....	173
10.7.3	Utredningens slutsatser .....	176
10.8	Utredningens förslag till ett resegarantisystem för reguljärflyg .....	179
<b>11</b>	<b>Övergångsbestämmelser .....</b>	<b>183</b>
11.1	Tre förslag på paketreseområdet.....	183
11.2	En resegarantifond först om fem år.....	183
11.3	En utvidgning av tillämpningsområdet förutsätter en resegarantifond.....	184
11.3.1	Om förslaget .....	184
11.3.2	Värdebevis .....	184
11.3.3	Återbetalningskrav .....	186
11.3.4	Utredningens slutsatser .....	187
11.4	En regressrätt utan en resegarantifond innebär risker.....	188
11.4.1	Syftet med förslaget .....	188
11.4.2	Problemet med kvoteringsbeslut.....	189
11.4.3	Effekterna av kvoteringsbeslut .....	190

11.4.4	Ett utvidgat tillämpningsområde kan leda till fler kvoteringsbeslut .....	191
11.4.5	Utredningens slutsatser .....	191
11.5	De tre förslagen bör träda i kraft samtidigt .....	192
11.6	En statlig garanti.....	193
<b>12</b>	<b>Konsekvensutredning .....</b>	<b>195</b>
12.1	Konsekvensutredningens innehåll.....	195
12.2	Förslagen syftar till ett effektivt konsumentskydd.....	196
12.2.1	Vilka problem ska lösas?.....	196
12.2.2	Vad är orsaken till problemen?.....	197
12.3	Researrangörer och resenärer berörs.....	198
12.3.1	Vilka berörs av problemen? .....	198
12.4	Konsekvenser av ett utvidgat tillämpningsområde.....	199
12.5	Konsekvenser av ett nytt resegarantisystem.....	200
12.5.1	En resegarantifond .....	201
12.5.2	Konsekvenser för resenärerna .....	201
12.5.3	Konsekvenser för företagen .....	202
12.6	Konsekvenser av en möjlighet till regress mot resegarantin .....	206
12.7	Konsekvenser av ett resegarantisystem för reguljärflygresor.....	207
12.8	Överensstämmelse med EU-rätten .....	208
12.9	Behov av särskilda informationsinsatser .....	209
12.10	Konsekvenser för de offentliga finanserna .....	209
12.11	Samhällsekonomiska konsekvenser.....	210
12.12	Konsekvenser för sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet .....	210
12.13	Övrigt.....	211
12.13.1	Förslagets betydelse för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.....	211

12.13.2	Förslagets betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet .....	211
12.13.3	Områden som inte berörs .....	212
<b>13</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>213</b>
13.1	Förslaget till lag om ändring i resegarantilag (2018:1218) .....	213
13.2	Förslaget till lag om en hemtransportfond för flygresor utomlands .....	224
<b>Bilagor</b>		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2021:114 .....	231
Bilaga 2	Paketresedirektivet .....	237



# Sammanfattning

## Bakgrund

Enligt EU:s paketresedirektiv ska medlemsstaterna se till att paketresearrangörer och näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang ställer säkerhet för att säkerställa att alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning kan betalas tillbaka i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av obestånd (artiklarna 17–19). Om transport av passagerare ingår i paketreseavtalet ska researrangörerna även ordna säkerhet för hemtransport av resenärerna. Vissa kriterier för beräkningarna som ska ligga till grund för insolvensskyddet fastställs även i direktivet. Hur insolvensskyddet ska utformas föreskrivs dock inte närmare, utan det överlämnas till medlemsstaterna att avgöra. Trots att paketresedirektivet är ett direktiv som ger medlemsstaterna ett begränsat utrymme att införa nationella regler om paketresor finns alltså ett handlingsutrymme för medlemsstaterna att utforma sina system för insolvensskydd.

Det svenska resegarantisystemet regleras i resegarantilagen (2018:1218). När paketresedirektivets bestämmelser om insolvensskydd genomfördes i svensk rätt gjordes bedömningen att starka skäl talade för att resegarantilagen inte borde avvika från direktivet vad gäller vilka resetjänster som ska omfattas av en skyldighet att ordna resegaranti. Det ansågs finnas tydliga fördelar med att insolvensskyddet utformas på ett liknande sätt inom EU. Samma bedömning gjordes beträffande de situationer som ska ge rätt till ersättning ur resegarantin. Rätt till ersättning från den svenska resegarantin finns därför endast vid insolvenssituationer, dvs. när bristande fullgörelse av reseavtalet beror på insolvens hos arrangören eller den näringsidkare som underlättat uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang.

Med anledning av spridningen av sjukdomen covid-19 kom resebranschen under några år att utsättas för mycket stora påfrestningar.

Kraftiga begränsningar av internationella resor innebar att ett stort antal planerade resor kom att ställas in, vilket ledde till att en mängd resenärer fick resor de köpt och betalat inställda. Situationen ledde inte bara till bekymmer för resenärer, utan även till stora förluster för flygbolag och paketresearrangörer.

Resebolagens ekonomiska svårigheter medförde att många resenärer fick vänta lång tid på återbetalning av sina resekostnader. I vissa fall har resenärer inte fått någon återbetalning över huvud taget, exempelvis då resebolaget försatts i konkurs. För paketresearrangörer begränsades möjligheten att i tid återbetala resekostnader av att deras underleverantörer, t.ex. flygbolag och hotell, dröjde med att genomföra motsvarande återbetalning till paketresearrangörerna.

## Utredningens uppdrag

Utredningens uppdrag har omfattat att utvärdera det svenska resegarantisystemet och bedöma om det finns skäl att utvidga skyddet för resenärerna. Om utredningen bedömer att det finns skäl att förändra det nuvarande resegarantisystemet har uppdraget omfattat att lämna förslag på hur systemet bör utformas, finansieras och administreras. Utredningens uppdrag har därutöver omfattat att bedöma om resegarantisystemet bör kunna tas i anspråk för att ge stöd åt paketreseföretag och att bedöma om reguljära flygresor bör omfattas av resegaranti.

## Utredningens analys av resegarantisystemet

Resegarantilagen kräver att reseaktörer ordnar resegaranti innan de erbjuder en paketresa till försäljning. Säkerheten ställs hos Kammarkollegiet och ska bestå av en bank, försäkringsbolag eller kreditmarknadsbolag utfärdad betalningsutfästelse och som fullgörs efter uppmaning, en försäkring, deponerade medel eller något annat liknande åtagande. Trots att resegarantilagen öppnar för att ordna resegaranti på olika sätt visar utredningens analys att individuella garantier, främst betalningsutfästelser från banker och försäkringsbolag, är den dominerande formen för att ordna garanti.

Utredningens bedömning är att det nuvarande resegarantisystemet är kostsamt i förhållande till det konsumentskydd det ger. Trots de höga kostnaderna är det inte säkert att skyddet i det enskilda fallet är

fullgott för resenärerna. Det förekommer att den ordnade garantin inte är tillräckligt stor för att ersätta samtliga resenärer vid en konkurs. Systemet kan också medföra etableringshinder och betungande administration för reseaktörerna. Covid-19-pandemin och vissa större konkurser har dessutom lett till att resegarantiutfärdare börjat betrakta resebranschen som en högriskbransch, vilket medfört att premierna eller avgifterna för att ordna en resegaranti har ökat kraftigt. Detta har lett till att det är svårt för vissa företag att alls ordna en resegaranti.

## Ett utvidgat skydd för resenärerna

Utredningen föreslår att tillämpningsområdet för resegarantin utvidgas. Den nuvarande resegarantin ger resenären rätt till ersättning vid insolvenssituationer, dvs. när bristande fullgörelse av reseavtalet beror på insolvens hos arrangören. Under covid-19-pandemin var det vanligt att en resa ställdes in, eller avbeställdes av resenären, av andra skäl än researrangörens insolvens. Det var också vanligt förekommande att resenärerna fick vänta länge på att researrangören skulle betala tillbaka det resenären hade rätt att få återbetalt enligt paketreselagen. Blev arrangören dessutom insolvent innan resenären har fått återbetalningen har resenären inte rätt att få återbetalningskravet ersatt från resegarantin. Utredningen föreslår att resegarantilagen ska omfatta sådana återbetalningskrav där resenärens återbetalning inte har genomförts på grund av arrangörens insolvens.

Under covid-19-pandemin förekom det att resenärer, efter att en resa hade blivit inställd eller hade avbeställts, tog emot ett värdebevis från researrangören. Värdebevisen omfattas inte av det nuvarande resegarantisystemet. Utredningen föreslår att sådana värdebevis, som inte är äldre än ett år, som arrangörer föreslagit för resenärer och som de frivilligt godtagit som ett alternativ till återbetalningskrav, också ska omfattas av resegarantin.

## Ett förbättrat resegarantisystem

Utredningen bedömer att det nuvarande resegarantisystemet, som i huvudsak bygger på att varje reseaktör ansvarar för sin egen risk, behöver förändras. De alternativ som utredningen har övervägt är olika lösningar som bygger på att det inrättas en resegarantifond.

Ett resegarantisystem som bygger på en resegarantifond innebär flera fördelar. Enligt paketresedirektivet behöver ”mycket osannolika risker”, t.ex. risken att flera av de största researrangörerna samtidigt ska hamna på obestånd, inte beaktas vid utformningen av medlemsstaternas insolvensskydd. Ett sådant system innebär lägre kostnader för företagen, samtidigt som det minskar risken för att resenärerna vid en konkurs får en lägre ersättning än de har rätt till om en ordnad garanti visar sig vara för liten för att ersätta samtliga resenärer.

Utredningen har övervägt tre olika alternativ till ett nytt resegarantisystem, som alla bygger på att det inrättas en resegarantifond. Den bästa av dessa modeller för ett nytt resegarantisystem är att det inrättas en resegarantifond som ska täcka 75 procent av resenärernas krav vid en konkurs, och att reseaktörerna vid sidan av resegarantifonden ska ordna individuella garantier som ska täcka 25 procent av kraven.

För att säkerställa ett tillräckligt starkt resenärsskydd bör resegarantifondens kapital, efter att de individuella garantierna tagits i anspråk, vara tillräckligt för att ersätta samtliga resenärer om den största reseaktören och en medelstor reseaktör går i konkurs samtidigt. Resegarantifondens målkapital ska därför uppgå till 1,5 miljarder kronor.

Resegarantifondens målkapital ska byggas upp genom att reseaktörerna betalar ett bidrag till resegarantifonden på 80 kronor per resenär för resor som kostar 5 000 kronor eller mer, och 40 kronor per resenär för resor som kostar under 5 000 kronor. Utredningens bedömning är att resegarantifonden på detta sätt kommer att vara fullt uppbyggd efter fem år.

Till skillnad från dagens system – där beräkningen påverkas av antalet resenärer som reser varje månad, resornas pris och betalningsvillkor m.m. – föreslår utredningen att de individuella garantierna som huvudregel ska uppgå till 6,25 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen. Från huvudregeln ska det vara möjligt att göra avsteg, beroende på reseaktörens risk.

Därutöver föreslår utredningen att ersättningen från resegarantin får betalas ut till den som ersatt resenären för det krav som han eller hon har enligt resegarantilagen. Regeln införs i syfte att resegarantisystemet bättre ska samverka med regelverket som gäller för betalningar med bl.a. kontokort.

## En trygghet för reguljärflygresenärer

Enligt flygpassagerarförordningen tillerkänns resenärer som reser med reguljärflyg vissa rättigheter, såsom ersättning vid försening. Däremot är medlemsländerna inte skyldiga att inrätta ett resegarantisystem för reguljärflygresor.

Utredningen föreslår att det inrättas en hemtransportfond i syfte att bistå de resenärer som är strandsatta på en destination utomlands vid händelse av en flygbolagskonkurs. Hemtransportfondens målkapital ska vara 300 miljoner kronor och ska finansieras genom att flygtransportföretag betalar ett bidrag till hemtransportfonden på 3 kronor per resenär. Utredningens bedömning är att hemtransportfonden på detta sätt kommer att vara fullt uppbyggd efter fem år.

## Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Utredningen bedömer att det utvidgade skydd för resenärerna som föreslås inte kan träda i kraft innan en resegarantifond finns på plats och är fullt uppbyggd. Detsamma gäller förslaget om regressrätt gentemot resegarantin.

Utredningen föreslår därför att skyldigheten att betala bidrag till resegarantifonden ska börja gälla den 1 juli 2024. De övriga förslagen kan träda i kraft först när resegarantifondens målkapital har uppnåtts.

I takt med att resegarantifondens kapital byggs upp ska Kammarkollegiet medge lättnader såvitt avser de garantier reseaktörerna ställer i dagsläget. Lättnaderna ska motsvara den del av resegarantifondens målkapital som har uppnåtts.

Utredningens förslag om en hemtransportfond för reguljärflygresor föreslås träda i kraft den 1 juli 2024.

## Förslagets konsekvenser

Rättigheterna för resenärerna styrs av paketresedirektivet och är desamma oavsett hur systemet för insolvensskyddet utformas. I realiteten har dock resenärerna med det nuvarande systemet inte alltid fått de ersättningar de har rätt till. Risken för att de resenärer som drabbas ekonomiskt på grund av insolvens hos reseaktören inte får full ersättning kommer att minska genom utredningens förslag till ett förbättrat

resegarantisystem. Utredningens förslag innebär också ett stärkt rese-  
närsskydd genom att tillämpningsområdet för resegarantin utvidgas.

Utredningens förslag till ett förbättrat resegarantisystem bedöms  
väsentligt sänka kostnaderna för reseaktörerna på medellång och lång  
sikt. Utredningen bedömer att de resegarantier som reseaktörerna ord-  
nar i dagsläget motsvarar ungefär 25 procent av den resegarantiplik-  
tiga årsomsättningen. Utredningens förslag medför att reseaktörerna  
i stället ska ordna garantier för 6,25 procent av den resegarantiplik-  
tiga årsomsättningen. Om premierna eller avgifterna för att ordna rese-  
garanti inte påverkas kommer reseaktörernas kostnader för att ordna  
resegaranti med andra ord att sänkas till en fjärdedel.

Under de åren resegarantifonden byggs upp kommer reseaktö-  
rerna att vara skyldiga att dels bidra till fondens uppbyggnad, dels  
ordna resegaranti på det sätt som de i dagsläget gör. Även om utred-  
ningens förslag utgår från att reseaktörernas bidrag till resegaranti-  
fonden kommer finansieras genom prisökningar på paketresor kan det  
inte uteslutas att företagens kostnader för resegarantisystemet kommer  
att öka under den första tiden. Detta gäller särskilt det första året som  
resegarantifonden börjar byggas upp, eftersom resegarantifondens mål-  
kapital det första året inte kommer att vara tillräckligt stort för att till-  
låta några lättnader i fråga om garantierna.

# Summary

## Background

Under the EU Package Travel Directive, Member States must ensure that organisers and traders who facilitate linked travel arrangements provide security to ensure that all payments made by travellers or on their behalf can be refunded insofar as the relevant services are not performed due to the organiser becoming insolvent (Articles 17–19). If transport of passengers is included in the package travel contract, the organisers must also provide security for repatriation of the travellers. Certain criteria for the calculations on which the insolvency protection is to be based are also set out in the Directive. However, the Directive does not specify how the insolvency protection is to be designed in detail, thus leaving this up to the Member States. Although the Package Travel Directive gives Member States limited leeway to introduce national regulations on package travel, they have room to manoeuvre regarding the design of their systems for insolvency protection.

The Swedish travel guarantee system is regulated under the Travel Guarantees Act (2018:1218). When the Package Travel Directive's provisions on insolvency protection were transposed into Swedish law, it was considered that there were strong reasons why the Travel Guarantees Act should not deviate from the Directive as regards to which travel services should be covered by an obligation to provide a travel guarantee. It was deemed that there were clear advantages to formulating the insolvency protection in a similar way within the EU. The same assessment was made regarding the situations that would entitle travellers to compensation from the travel guarantee. Therefore, the right to compensation under the Swedish travel guarantee only exists in insolvency situations, i.e. when improper perfor-

mance of the package travel contract is due to the insolvency of the organiser or the trader who facilitated a linked travel arrangement.

The spread of COVID-19 put a great deal of pressure on the travel industry for a few years. Major limitations on international travel meant that a large number of planned trips were cancelled. This resulted in many travellers having the trips that they had bought and paid for cancelled. Not only did the situation cause difficulties for travellers, it led to major losses for airlines and package travel organisers.

The financial difficulties of travel companies meant that many travellers had to wait a long time for a refund of their travel expenses. In certain cases, travellers did not receive any refund at all, such as when the travel company was declared bankrupt. The ability of package travel organisers to refund travel expenses on time was limited by the fact that their subcontractors, such as airlines and hotels, delayed providing corresponding refunds to the package travel organisers.

## **The Inquiry's remit**

The Inquiry's remit has included evaluating the Swedish travel guarantee system and assessing whether there are grounds to expand the protection for travellers. If the Inquiry finds that there are grounds to amend the current travel guarantee system, the remit includes submitting proposals on how the system should be designed, funded and administrated. The Inquiry's remit has also included assessing whether the travel guarantee system should be used to provide support to package travel companies, and determine whether scheduled flights should be covered by a travel guarantee.

## **The Inquiry's analysis of the travel guarantee system**

The Travel Guarantees Act requires that travel operators arrange a travel guarantee before they offer a package tour for sale. The security is deposited with the Legal, Financial and Administrative Services Agency and must consist of a payment commitment issued by a bank, insurance company or credit market company and which is complied with upon request, an insurance policy, deposited funds or a similar commitment. Although the Travel Guarantees Act allows for various

ways of arranging travel guarantees, the Inquiry's analysis shows that individual guarantees, particularly payment commitments from banks and insurance companies, are the dominant method of arranging guarantees.

The Inquiry's assessment is that the current travel guarantee system is expensive in relation to the consumer protection it provides, and despite the high costs, it is not certain that it provides travellers with adequate protection in individual cases. The set guarantee may not be sufficient to reimburse all travellers in the event of bankruptcy. The system can also entail impediments to establishment and burdensome administration for travel operators. Furthermore, due to the COVID-19 pandemic and certain larger bankruptcies, travel guarantee issuers have begun to consider the travel industry a high-risk sector, which means that premiums or fees for arranging travel guarantees have increased substantially. This has made it difficult for certain companies to even arrange a travel guarantee.

## **Expanded protection for travellers**

The Inquiry proposes that the scope of application for the travel guarantee be expanded. The current travel guarantee gives travellers the right to reimbursement in insolvency situations, i.e. when improper performance of the travel contract is due to the operator's insolvency. During the COVID-19 pandemic, trips were often cancelled by the operator or the traveller for reasons other than the travel operator's insolvency. Travellers were also frequently forced to wait a long time for the travel operator to reimburse the amount to which they were entitled under the Act on Package Tours. Moreover, if the operator became insolvent before the traveller had received the reimbursement, the traveller is not entitled to have their reimbursement claim paid under the travel guarantee. The Inquiry proposes that the Travel Guarantee Act include such reimbursement claims where the traveller's reimbursement has not been provided due to the operator's insolvency.

During the COVID-19 pandemic, travellers sometimes received vouchers from the travel operator after a cancelled trip. The vouchers are not covered by the current travel guarantee system. The Inquiry proposes that such vouchers, proposed by organisers for travellers

and voluntarily accepted as an alternative to a reimbursement claim, also be covered by the travel guarantee, provided that the vouchers are less than a year old.

## **An improved travel guarantee system**

The Inquiry considers that there is a need to change the present travel guarantee system, which is primarily based on each travel operator assuming responsibility for their own risk. The alternatives that the Inquiry has considered include various solutions based on the establishment of a travel guarantee fund.

A travel guarantee system based on a travel guarantee fund provides several advantages. Under the Package Travel Directive, the formulation of insolvency protection by Member States should not have to take into account “highly remote risks”, e.g. the risk that several of the largest travel operators become insolvent at the same time. Such a system entails lower costs for companies while reducing the risk that, in the event of bankruptcy, travellers receive a lower reimbursement than they are entitled to if a set guarantee amount proves to be too low to reimburse all travellers.

The Inquiry has considered three alternatives for a new travel guarantee system that are all based on the establishment of a travel guarantee fund. The best of these models for a new travel guarantee system involves establishing a travel guarantee fund that covers 75 per cent of the travellers’ claims in the event of bankruptcy, and travel operators arranging individual guarantees that cover 25 per cent of the claims as a complement to the travel guarantee fund.

To ensure sufficiently strong traveller protection, the travel guarantee fund’s capital should, after the individual guarantees have been covered, be sufficient to reimburse all travellers if the largest travel operator and a medium-sized travel operator enter into bankruptcy at the same time. The travel guarantee fund target capital should therefore amount to SEK 1.5 billion.

The travel guarantee fund’s target capital should be built up by travel operators paying a contribution to the travel guarantee fund amounting to SEK 80 per traveller for trips that cost SEK 5 000 or more, and SEK 40 per traveller for trips that cost less than SEK 5 000.

The Inquiry's assessment is that this approach would fully build up the travel guarantee fund after five years.

Unlike the current system – where the calculation is affected by the number of travellers who travel every month, the price of the trips and the terms of payment, etc. – the Inquiry proposes that, as a general rule, the individual guarantees amount to 6.25 per cent of the annual turnover of the operator obliged to provide a travel guarantee. It should be possible to deviate from the general rule, depending on the travel operator's risk.

Moreover, the Inquiry proposes that the reimbursement from the travel guarantee can be paid to the party that reimbursed the traveller for the claim to which they are entitled under the Travel Guarantees Act. The aim of introducing this rule is for the travel guarantee system to better complement the regulatory framework that applies for payments made by payment cards, etc.

## **Protection for passengers on scheduled flights**

Under the Air Passengers' Rights Regulation, passengers on scheduled flights are granted certain rights, such as compensation in case of delays. However, Member States are not obliged to establish a travel guarantee system for scheduled flights.

The Inquiry proposes establishing a repatriation fund aimed at assisting those travellers who are stranded at a destination abroad in the event of an airline going into bankruptcy. The repatriation fund's target capital should amount to SEK 300 million and funded by air transport companies paying contributions of SEK 3 per traveller to the repatriation fund. The Inquiry's assessment is that this approach would fully build up the home transport fund after five years.

## **Entry into force and transitional provisions**

The Inquiry considers that the proposed expanded protection for travellers cannot enter into force until the travel guarantee fund has been established and fully built up. The same applies to the proposal on the right of recourse against the travel guarantee.

Therefore, the Inquiry proposes that the obligation to pay a contribution to the travel fund guarantee enter into force on 1 July 2024.

The other proposals can enter into force once the travel guarantee fund's target capital has been reached.

During the period that the travel guarantee fund capital is being built up, the Legal, Financial and Administrative Services Agency should grant reductions for the guarantees the travel operators currently provide. The reductions should be equivalent to the share of the travel guarantee fund's target capital that has been reached.

The Inquiry proposes that the proposal for a repatriation fund for scheduled airline transport enter into force on 1 July 2024.

## Consequences of the proposals

The rights of travellers are governed by the Package Travel Directive and will remain so regardless of how the system for insolvency protection is designed. In reality, however, travellers have not always received the compensation to which they are entitled under the current system. The risk that travellers suffer financially by not receiving full compensation due to the travel operator becoming insolvent will decrease through the Inquiry's proposal for an improved travel guarantee system. The Inquiry's proposals also mean enhanced traveller protection by expanding the travel guarantee's scope of application.

The Inquiry expects that its proposals for an improved travel guarantee system would significantly reduce costs for travellers in the medium and long term. The Inquiry considers that the travel guarantees currently provided by travel operators correspond to approximately 25 per cent of the annual turnover subject to travel guarantees. The Inquiry's proposals would mean that travel operators instead provide guarantees for 6.25 per cent of the annual turnover subject to travel guarantees. If the premiums or fees for providing travel guarantees are not affected, travel operators' costs for providing travel guarantees would thus be reduced to 25 per cent.

During the period that the travel guarantee fund is being built up, travel operators will be obliged to contribute to building up the fund and provide travel guarantees in the same way they currently do. Although the Inquiry's proposals are based on the travel operators' contributions to the travel guarantee fund being funded through price increases for package travel, it cannot be ruled out that companies' costs for the travel guarantee system increase during the initial period.

This applies especially for the first year that the travel fund guarantee is starting to be built up, as the travel guarantee fund's target capital in the first year will not be sufficient to allow any relaxation as regards the guarantees.



# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i resegarantilagen (2018:1218)

Härigenom förskrivs i fråga om resegarantilagen (2018:1218)

*dels* att 1, 2, 6, 10–13, 15, 17, 18, 24 och 30 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas åtta nya paragrafer, 3 a, 8 a–8 e, 12 a och 18 a §§, av följande lydelse,

*dels* att 16 § ska upphöra att gälla, och

*dels* att rubriken före 16 § ska utgå.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om resegaranti för paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattas av paketreselagen (2018:1217).

Denna lag innehåller bestämmelser om resegaranti för paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattas av paketreselagen (2018:1217). *Dessutom innehåller lagen bestämmelser om återbetalningskrav och vissa värdebevis.*

### 2 §

Med resegaranti avses i denna lag ett skydd mot ekonomisk skada som kan drabba resenärer till följd av insolvens hos arrangörer av paketresor eller näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang.

*Resegarantin utgörs av en av arrangören, eller av näringsidkaren*

*som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang, ordnad garanti och en resegarantifond.*

### *3 a §*

*I lagen avses med*

*1. återbetalningskrav: det belopp som en arrangör är skyldig att återbetala till resenärer enligt 3 kap. 9 § paketreselagen (2018:1217) och som vid tidpunkten för ansökan inte har betalats tillbaka.*

*2. värdebevis: tillgodohavande, vilket inte är äldre än ett år, som arrangörer föreslagit för resenärer och som de frivilligt godtagit, som ett alternativ till återbetalningskrav enligt 1.*

### *6 §*

Resegarantin för en paketresa ska säkerställa att de betalningar som görs för paketresan betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens.

*Därutöver ska resegarantin säkerställa att en resenärs återbetalningskrav eller ett tillgodohavande enligt ett värdebevis betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som det inte fullgjorts till följd av arrangörens insolvens.*

Om en passagerartransport ingår i paketresan ska resegarantin också säkerställa hemtransport, och inkvartering om det behövs i avvaktan på hemtransporten, i den utsträckning som passagerartransporten inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens.

*8 a §*

*Resegarantifonden utgörs av särskilt avsatta medel som ska bidra till det skydd mot ekonomisk skada som kan drabba resenärer till följd av insolvens hos arrangörer av paketresor eller näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang. Resegarantifonden ska också bidra till hemtransport och inkvartering av resenärer om det behövs i avvaktan på hemtransporten. Om det är lämpligt, får detta ske genom att den myndighet som regeringen bestämmer ordnar hemtransport och inkvartering.*

*När resegarantifonden uppnått en storlek på 1,5 miljarder kronor är den fullt uppbyggd.*

*8 b §*

*Arrangörer av paketresor och näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang ska betala bidrag till finansiering av resegarantifonden.*

*Bidraget ska uppgå till*

*1. åttio kronor per resenär för resor som kostar femtusen kronor eller mer, och*

*2. fyrtio kronor per resenär för resor som kostar under femtusen kronor.*

*Skyldigheten att betala bidrag ska gälla till dess resegarantifonden har nått den storlek som anges i 8 a § andra stycket.*

#### 8 c §

*Om resegarantifondens kapital, efter att ha varit fullt uppbyggt, minskar till under två tredjedelar av målkapitalet enligt 8 a § andra stycket ska den myndighet som regeringen bestämmer besluta att skyldigheten att betala bidrag enligt 8 b § åter ska gälla.*

#### 8 d §

*Resegarantifondens medel ska förvaltas av den myndighet som regeringen bestämmer.*

#### 8 e §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om resegarantifondens finansiering och förvaltning.*

### 10 §

*Resegarantin får innehålla villkor som innebär att*

1. ersättningen får betalas ut till den som erbjuder en fortsättning på paketresan eller tillhandahåller inkvartering eller hemtransport åt resenären,

2. ersättningen ska minskas med det belopp som resenären har fått i ersättning på annat sätt för att resetjänsten inte fullgjorts,

3. ersättningen får krävas tillbaka i den utsträckning resenären genom att lämna oriktiga uppgifter har fått högre ersätt-

*En garanti enligt denna lag får innehålla villkor som innebär att*

1. ersättningen får betalas ut till den som erbjuder en fortsättning på paketresan eller tillhandahåller inkvartering eller hemtransport åt resenären,

2. ersättningen ska minskas med det belopp som resenären har fått i ersättning på annat sätt för att resetjänsten inte fullgjorts,

3. ersättningen får krävas tillbaka i den utsträckning resenären genom att lämna oriktiga uppgifter har fått högre ersätt-

ning än vad som annars skulle ha betalats ut, *och*

4. rätten till ersättning från resegarantin upphör om begäran om ersättning inte har framställts inom en viss tid, dock inte kortare än tre månader från det att det står klart att den rese-tjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras.

ning än vad som annars skulle ha betalats ut,

4. rätten till ersättning från resegarantin upphör om begäran om ersättning inte har framställts inom en viss tid, dock inte kortare än tre månader från det att det står klart att den rese-tjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras *eller från det att arrangören eller näringsidkaren som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang har försatts i konkurs, och*

*5. ersättningen får betalas ut till den som har ersatt en resenär för ett krav enligt denna lag.*

## 11 §

En näringsidkare ska anmäla sin verksamhet till den myndighet som avses i 12 §, om näringsidkaren avser att

1. bedriva verksamhet som arrangör,
2. genom förmedling eller på annat sätt underlätta uppkomsten av sammanlänkade researrangemang, eller
3. bedriva verksamhet som återförsäljare för en arrangör som är etablerad i ett land utanför EES.

Näringsidkaren ska lämna de uppgifter om sin verksamhet som är nödvändiga för att frågan om skyldighet att ordna resegaranti ska kunna prövas.

Näringsidkaren ska lämna de uppgifter om sin verksamhet som är nödvändiga för att frågan om skyldighet att ordna resegaranti ska kunna prövas *samt för att garantins storlek och de bidrag som ska betalas till finansiering av resegarantifonden ska kunna kontrolleras.*

Uppgifterna i anmälan ska lämnas på heder och samvete.

## 12 §

Den myndighet som regeringen bestämmer prövar om det finns en skyldighet att ordna resegaranti enligt denna lag. Myndigheten ska också pröva om det utifrån de krav som föreskrivs i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen finns förutsättningar för att godkänna en ordnad *resegaranti*.

*Vid prövningen ska hänsyn tas till*

*1. storleken på de sammanlagda betalningar som gjorts av resenärer för paketresor respektive sammanlänkade researrangemang,*

*2. tidsperioden mellan delbetalning och slutbetalning och fullgörandet av resetjänsten, och*

*3. i förekommande fall, den uppskattade kostnaden för hemtransporter.*

Myndigheten får bestämma att ett beslut om resegaranti ska gälla omedelbart.

Den myndighet som regeringen bestämmer prövar om det finns en skyldighet att ordna resegaranti enligt denna lag. Myndigheten ska också pröva om det utifrån de krav som föreskrivs i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen finns förutsättningar för att godkänna en ordnad *garanti*.

## 12 a §

*Den garanti som en arrangör eller en näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang ordnar, ska uppgå till 6,25 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen.*

*En högre garanti än vad som framgår av första stycket ska ordnas om det finns en särskild risk för*

*att resegarantifonden kommer att lida en förlust.*

*En lägre garanti än vad som framgår av första stycket ska godtas om det saknas risk för att resegarantifonden kommer att lida en förlust.*

### 13 §

En *resegaranti* ska bestå av En *garanti* ska bestå av

1. en betalningsutfästelse som har utfärdats av en bank, ett kreditmarknadsföretag eller ett försäkringsbolag och som fullgörs efter uppmaning,
2. en försäkring,
3. deponerade medel, eller
4. något annat liknande åtagande.

Vid bedömningen av om en *resegaranti* kan godkännas enligt 12 § ska det beaktas vilka krav på soliditet, likviditet, riskhantering och tillsyn som gäller för den som står för *resegarantin*.

Vid bedömningen av om en *garanti* kan godkännas enligt 12 § ska det beaktas vilka krav på soliditet, likviditet, riskhantering och tillsyn som gäller för den som står för *garantin*.

### 15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de förutsättningar som ska gälla för att en *resegaranti* ska godkännas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de förutsättningar som ska gälla för att en *garanti* ska godkännas.

### 17 §

Om inte annat följer av de villkor som gäller för en *resegaranti*, ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva begäran om ersättning från *resegarantin*.

Om inte annat följer av de villkor som gäller för en *garanti*, ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva begäran om ersättning från *resegarantin*.

## 18 §

När en begäran om ersättning från en resegaranti ska prövas av en myndighet enligt 17 §, ska resegarantin tas i anspråk för att ersätta resenären i den utsträckning som framgår av 6–9 §§. Om inte annat följer av de villkor som gäller för *resegarantin*, ska de villkor som framgår av 10 § tillämpas.

När en begäran om ersättning från en resegaranti ska prövas av en myndighet enligt 17 §, ska resegarantin tas i anspråk för att ersätta resenären i den utsträckning som framgår av 6–8 och 9 §§. Om inte annat följer av de villkor som gäller för *garantin*, ska de villkor som framgår av 10 § tillämpas.

## 18 a §

*När myndigheten verkställer de utbetalningar som myndigheten beslutat om ska den garanti som ordnats enligt 13 § tas i anspråk i första hand.*

## 24 §

Om en näringsidkare, *i strid med 4 eller 5 §*, inte ser till att en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang omfattas av en resegaranti enligt denna lag, ska en sanktionsavgift tas ut.

Om en näringsidkare inte ser till att en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang omfattas av en resegaranti enligt denna lag, ska en sanktionsavgift tas ut. *Detsamma gäller om näringsidkaren inte betalar bidrag till finansiering av resegarantifonden.*

*En sanktionsavgift ska också tas ut av en näringsidkare som inte har underrättat myndigheten enligt 16 § om att de förutsättningar som legat till grund för beslutet att godkänna resegarantin har ändrats.*

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

## 30 §

Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

*Beslut om återaktivering av kravet att betala bidrag enligt 8 c § får inte överklagas.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. 8 a–8 e §§ i denna lag träder i kraft den 1 juli 2024. Lagen i övrigt träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2. Den myndighet som regeringen bestämmer får besluta att resegarantin får sänkas med

– Tjugo procent, om resegarantifonden nått ett kapital om trehundra miljoner kronor,

– Fyrtio procent, om resegarantifonden nått ett kapital om sexhundra miljoner kronor,

– Sextio procent, om resegarantifonden nått ett kapital om niohundra miljoner kronor, och

– Åttio procent, om resegarantifonden nått ett kapital om 1,2 miljarder kronor.

## 1.2 Förslag till förordning om ändring i resegarantiförordningen (2018:1340)

Härigenom förskrivs i fråga om resegarantiförordningen (2018:1340) dels att 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4 a, 4 b, och 8 a §§, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §

En näringsidkares anmälan av verksamhet enligt 11 § resegarantilagen (2018:1218) ska innehålla uppgifter om näringsidkarens företagsnamn och organisationsnummer eller, om sådana inte finns, uppgifter om namn och personnummer eller samordningsnummer, samt kontaktuppgifter.

En anmälan ska även innehålla uppgifter om de paketresor eller sammanlänkade researrangemang som näringsidkaren avser att sälja eller underlätta uppkomsten av, *vilka betalningsvillkor som gäller för dessa samt, i förekommande fall, den uppskattade kostnaden för hemtransport av resenärerna och för inkvartering i avvaktan på hemtransporten i händelse av insolvens.*

Om en resegaranti har ordnats för paketresorna eller de sammanlänkade researrangemangen ska anmälan innehålla uppgifter om resegarantins omfattning och villkor.

#### 3 §

Kammarkollegiet får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas till myndigheten i en anmälan av verksamhet enligt 11 § resegarantilagen (2018:1218) *och i en anmälan om*

En anmälan ska även innehålla uppgifter om de paketresor eller sammanlänkade researrangemang som näringsidkaren avser att sälja eller underlätta uppkomsten av *samt näringsidkarens förväntade resegarantipliktiga årsomsättning.*

Kammarkollegiet får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas till myndigheten i en anmälan av verksamhet enligt 11 § resegarantilagen (2018:1218).

*ändrade förutsättningar enligt  
16 § samma lag.*

*4 a §*

*Den resegarantipliktiga årsomsättningen enligt 12 a § resegarantilagen (2018:1218) ska beräknas utifrån näringsidkarens garantipliktiga försäljning under de senaste fyra kvartalen.*

*4 b §*

*Kammarkollegiet får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 4 a §.*

*8 a §*

*Resegarantifondens medel ska förvaltas av Kammarkollegiet.*

*För förvaltningen gäller förordningen (1987:778) om placering av fondmedel under Kammarkollegiets förvaltning.*

### 1.3 Förslag till lag om en hemtransportfond för flygresor utomlands

Härigenom föreskrivs följande.

#### Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om inrättandet av och ersättning från en hemtransportfond för att säkerställa hemtransport av flygresenärer vid flygföretagets insolvens.

2 § I denna lag avses med

1. flygföretag: en fysisk eller juridisk person som innehar ett giltigt drifttillstånd eller motsvarande tillstånd utfärdat i Sverige som ger personen rätt att utföra kommersiella flygresor, och

2. flygresenär: en resenär som ingått ett avtal om en resetjänst som uteslutande omfattar flygtransport med ett flygföretag.

#### Skyldighet att betala bidrag till en hemtransportfond

3 § För att säkerställa hemtransport till Sverige av flygresenärer vid en flygföretagskonkurs ska det finnas en hemtransportfond.

När hemtransportfonden nått en storlek på 300 miljoner kronor är den fullt uppbyggd.

4 § Flygföretag ska betala bidrag till finansiering av hemtransportfonden.

Bidraget ska uppgå till tre kronor per flygresenär för resor till en destination utomlands. Skyldigheten att betala bidrag ska gälla till dess hemtransportfonden har nått den storlek som anges i 3 § andra stycket.

Om hemtransportfondens kapital, efter att ha varit full uppbyggd, minskar till under två tredjedelar av målkapitalet enligt 3 § andra stycket ska den myndighet som regeringen bestämmer besluta att skyldigheten att betala bidrag enligt 4 § första stycket åter ska gälla.

5 § Hemtransportfondens medel ska förvaltas av den myndighet som regeringen bestämmer.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om hemtransportfondens finansiering och förvaltning.

### **Ersättning från hemtransportfonden**

7 § Om en flygresenär har påbörjat en flygresa utomlands och har en giltig returbiljett och returrestan inte fullgörs till följd av flygföretagets insolvens, ska medel från hemtransportfonden bidra till hemtransport av resenären inom rimlig tid. Hemtransportfonden ska också bidra till inkvartering om det behövs i avvaktan på hemtransporten. Om det är lämpligt, får detta ske genom att den myndighet som regeringen bestämmer ordnar hemtransport och inkvartering.

8 § Om en flygresenär själv ombesörjt hemresa har flygresenären rätt till skäligen ersättning från hemtransportfonden.

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva begäran om ersättning från hemtransportfonden.

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

### **Skyldighet att anmäla verksamhet**

11 § Flygföretag är skyldiga att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter om sin verksamhet som är nödvändiga för att bedöma om skyldigheten att betala bidrag till hemtransportfonden enligt 4 § är uppfylld.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att göra inspektion hos flygföretaget och ta del av de handlingar som behövs för tillsynen. Flygföretaget ska lämna de upplysningar om verksamheten som begärs för tillsynen.

Om flygföretaget inte tillhandahåller handlingarna eller lämnar upplysningarna, får tillsynsmyndigheten förelägga näringsidkaren att fullgöra sin skyldighet.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## Sanktioner

13 § Om ett flygföretag underlåter att betala bidrag till hemtransportfonden enligt 4 § ska en sanktionsavgift tas ut.

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

14 § Sanktionsavgiften ska bestämmas till lägst femtusen kronor och högst tio miljoner kronor.

Avgiften får inte överstiga tio procent av flygföretagets omsättning närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under flygföretagets första verksamhetsår, eller om uppgifter om omsättningen annars saknas eller är bristfälliga, får omsättningen uppskattas.

När avgiftens storlek bestäms ska hänsyn tas till hur allvarlig överträdelsen är.

15 § En sanktionsavgift får inte tas ut för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite enligt denna lag om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

16 § Tillsynsmyndigheten prövar frågor om sanktionsavgifter.

En sanktionsavgift får inte beslutas senare än fem år från den tidpunkt då överträdelsen upphörde.

17 § Sanktionsavgiften ska betalas till tillsynsmyndigheten inom trettio dagar från det att beslutet fick laga kraft eller inom den längre tid som anges i beslutet.

Om avgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Avgiften faller bort i den utsträckning som verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

## Överklagande

18 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Beslut om att återaktivering av kravet att betala bidrag enligt 4 § tredje stycket får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2024.



## 2 Utredningens uppdrag och arbete

### 2.1 Bakgrund

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (paketresedirektivet) innehåller regler om ansvar för paketresearrangörer och näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang. I direktivet anges också vissa riktlinjer för hur medlemsstaterna ska se till att näringsidkare som arrangerar sådana researrangemang ställer säkerhet för att alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning ska kunna betalas tillbaka i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av obestånd (se artiklarna 17–19).

Om transport av passagerare ingår i paketreseavtalet ska researrangörerna även ordna säkerhet för hemtransport av resenärerna och, om så krävs, inkvartering före hemtransporten. Vissa kriterier för beräkningarna som ska ligga till grund för insolvensskyddet fastställs även i direktivet. Hur insolvensskyddet ska utformas föreskrivs dock inte närmare, utan det överlämnas till medlemsstaterna att avgöra. Trots att paketresedirektivet är ett direktiv som ger medlemsstaterna ett begränsat utrymme att införa nationella regler om paketresor finns alltså ett visst handlingsutrymme för medlemsstaterna att utforma sina respektive system för insolvensskydd.

Det svenska resegarantisystemet regleras i resegarantilagen (2018:1218). När paketresedirektivets bestämmelser om insolvensskydd genomfördes i svensk rätt gjordes bedömningen att starka skäl talade för att resegarantilagen inte borde avvika från direktivet vad gäller vilka resetjänster som ska omfattas av en skyldighet att ordna resegaranti (se prop. 2017/18:226, s. 22 och 23). Det ansågs finnas

tydliga fördelar med att insolvensskyddet utformas på ett liknande sätt inom EU. Samma bedömning gjordes avseende i vilka situationer det bör finnas en rätt till ersättning ur resegarantin (s. 32). Rätt till ersättning från den svenska resegarantin finns därför endast vid insolvenssituationer, dvs. när bristande fullgörelse av reseavtalet beror på insolvens hos arrangören eller den näringsidkare som underlättat uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang.

Med anledning av spridningen av sjukdomen covid-19 kom resebranschen under 2020 att utsättas för mycket stora påfrestningar. Kraftiga begränsningar av internationella resor innebar att ett stort antal planerade resor kom att ställas in, vilket ledde till att en mängd resenärer fick resor de köpt och betalat inställda. Situationen ledde inte bara till bekymmer för resenärer, utan även till stora förluster för flygbolag och paketresearrangörer.

## 2.2 Utredningens direktiv

### 2.2.1 Sammanfattning av uppdraget

Regeringen beslutade den 22 december 2021 att utse en särskild utredare som gavs i uppdrag att se över det svenska resegarantisystemet. Syftet är att utvärdera om det nuvarande systemet fungerar ändamålsenligt, särskilt med hänsyn till hur spridningen av sjukdomen covid-19 påverkat resemaknaden. Utredningens direktiv (dir. 2021:114) finns som bilaga 1.

Sammanfattningsvis innebär uppdraget bland annat:

- utvärdera om det nuvarande resegarantisystemet ger resenärer ett tillräckligt skydd vid inställda paketresor, och bedöma om det finns skäl att utvidga systemet till att omfatta även situationer där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens,
- bedöma om det finns skäl att reformera resegarantisystemet för att möjliggöra att det tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resenärer vid inställda resor,
- ta ställning till om det finns skäl att införa ett resegarantisystem även för reguljära flygresor,

- om utredaren bedömer att det finns skäl att förändra det nuvarande resegarantisystemet, lämna förslag på hur systemet bör utformas och förvaltas, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

Utredarens förslag får inte i något fall innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet.

### 2.2.2 Utvärdering av resegarantisystemet

Både resenärer och researrangörers situation utsattes för stora påfrestningar under covid-19 pandemin. Resebolagens ekonomiska svårigheter medförde att många resenärer fick vänta lång tid på återbetalning av sina resekostnader. I vissa fall fick resenärer inte någon återbetalning över huvud taget. För paketresearrangörer begränsades möjligheten att i tid återbetala resekostnader av att deras underleverantörer, t.ex. flygbolag och hotell, dröjde med eller i många fall nekade att genomföra motsvarande återbetalning till paketresearrangörerna.

Med anledning av de problem som uppstod anförde riksdagen i ett tillkännagivande att regeringen snarast borde se över utformningen av det svenska resegarantisystemet och ta fram en lösning som säkerställer att resenärer har ett starkare ekonomiskt skydd (bet. 2020/21: CU26, rskr. 2020/21:225).

Regeringen gav därför utredaren i uppdrag att

- utvärdera om det resegarantisystem som infördes 2018 ger resenärer ett tillräckligt skydd vid inställda paketresor,
- bedöma om det finns skäl att förändra det nuvarande resegarantisystemet, t.ex. genom att utvidga systemet till att omfatta även situationer där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens, inklusive situationen då en resenär mottagit ett värdebevis som ersättning för en inställd paketresa och paketresearrangören därefter hamnar på obestånd,
- om utredaren bedömer att det finns behov av att förändra det nuvarande garantisystemet, lämna förslag på hur systemet bör utformas, finansieras och administreras, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

### 2.2.3 Bedöma om resegarantisystemet bör kunna användas som stöd åt paketreseföretag

Dagens resegarantisystem är utformat så att det ger resenärer rätt till ersättning när en resa helt eller delvis inte fullgjorts på grund av en paketresearrangörs insolvens. Systemet får alltså inte tas i anspråk för att förhindra att paketreseföretaget går i konkurs på grund av krav på återbetalning av resekostnader vid inställda resor.

I riksdagens tillkännagivande uttalas att det behövs ett system som säkerställer att resenärerna har ett ekonomiskt skydd när ett arrangemang måste ställas in på grund av orsaker som ligger utanför arrangörens kontroll samtidigt som reseföretag skyddas från konkurs (bet. 2020/21:CU26, rskr 2020/21:225).

Mot denna bakgrund ska utredaren:

- bedöma om det finns skäl att reformera resegarantisystemet för att möjliggöra att det tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resekostnader till resenärer vid inställda resor, och i sådant fall lämna förslag på hur ett sådant system bör utformas och förvaltas, inklusive regler för när systemet ska få utnyttjas samt hur det ska finansieras och administreras, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

### 2.2.4 Bedöma om reguljära flygresor bör omfattas av resegaranti

Resegarantilagstiftningen omfattar i dag endast paketresor och sammanlänkade researrangemang, och den gäller alltså inte reguljära flygresor.

Under covid-19-pandemin drabbades ett mycket stort antal resenärer av inställda flyg. Trots statliga stöd till flygbolagen tvingades många resenärer vänta mycket lång tid på återbetalning av biljettkostnader. Flera resenärer fick också motta värdebevis, i stället för kontant återbetalning som de har rätt till, även om de inte samtyckt till det.

I tillkännagivandet (bet. 2020/21:CU26, rskr. 2020/21:225) har riksdagen uttalat att regeringen också bör låta utreda hur ett bättre skydd för passagerare vid reguljärflygresor skulle kunna utformas.

Utredaren ska därför

- ta ställning till om det finns skäl att införa ett resegarantisystem även för reguljära flygresor och, om utredaren bedömer att så vore lämpligt, lämna förslag på hur ett sådant system bör utformas, finansieras och administreras, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

## 2.3 Arbetets bedrivande

Utredningens arbete har bedrivits på sedvanligt sätt med regelbundna sammanträden med sakkunniga och experter. Sammanlagt har utredningen haft sju sammanträden, varav ett heldagssammanträde.

Utredningens arbete har också förts framåt med hjälp av underhandskontakter med sakkunniga och experter.

Andra länders system har undersökts genom att sekretariatet informerat sig om lagstiftningen genom att läsa offentligt tryck. Utredningen har därutöver haft ett sammanträde med direktören för den danska Rejsegarantifonden, den norska Rejsegarantifondet och den tyska resegarantifonden DRSE. Kontakter har även förevarit med finska Konkurrens- och konsumentverket samt brittiska ATOL. Utredningens arbete har också förts framåt med hjälp av underhandskontakter med sakkunniga och experter. I uppdraget har ingått att i lämplig omfattning inhämta synpunkter från andra myndigheter, företag och ideella organisationer. Utredningen har mot den bakgrunden haft kontakter med bl.a. Pan-Nordic Card Association, Sveriges Bussföretag, Svenska Resebranschföreningen, Vector Nordic, Svenska Bankföreningen, Handelsbanken och Swedbank.



# 3 Regleringen av resegarantisystemet

## 3.1 Paketresedirektivet

### 3.1.1 Inledning

Det svenska resegarantisystemet grundar sig på unionsrätt. Denna kommer till uttryck i paketresedirektivet.

Till skillnad från 1990 års paketresedirektiv<sup>1</sup>, är det nuvarande ett s.k. fullharmoniseringsdirektiv, såvida inte annat föreskrivs i direktivet. Det syftar till att anpassa regelverket till utvecklingen på resemarknaden. Att direktivet är ett fullharmoniseringsdirektiv innebär att medlemsstaterna inte får behålla eller införa bestämmelser som avviker från direktivet. I vissa frågor ger direktivet emellertid medlemsstaterna valfrihet vid genomförandet.

### 3.1.2 Paketresa och sammanlänkat researrangemang

Enligt paketresedirektivet ska medlemsstaterna se till att arrangören av en paketresa är ansvarig för fullgörandet av alla tjänster som omfattas av avtalet, oavsett om tjänsterna ska utföras av arrangören själv eller av andra tjänsteleverantörer. Bakgrunden till direktivet var huvudsakligen att resemarknaden har genomgått stora förändringar sedan 1990-talet. Det blev vanligare att resenärer själva kombinerade sin paketresa, ofta via internet. Syftet med direktivet var därför att anpassa skyddets omfattning för att ta hänsyn till denna utveckling, att öka öppenheten och att förbättra rättssäkerheten för resenärer och näringsidkare.

---

<sup>1</sup> Se rådets direktiv [90/314/EEG] av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang.

Begreppet sammanlänkade researrangemang infördes för att beakta denna marknadsutveckling där näringsidkare (främst online men även off-line) hjälper resenärer att ingå separata avtal med enskilda resetjänstleverantörer för samma resa inom en kort tidsperiod. Ett sammanlänkat researrangemang är en lösare kombination av två eller flera resetjänster för samma resa eller semester än en paketresa. Till skillnad från arrangören av en paketresa ansvarar näringsidkare som underlättar ett sammanlänkat researrangemang endast för att resetjänster som de själva utför blir fullgjorda.

### 3.1.3 Skydd mot insolvens

Direktivet innehåller preciserade regler om det skydd som ska tillhandahållas för det fall en arrangör inte rätteligen kan betala sina skulder, och denna oförmåga inte är endast tillfällig (insolvens eller obestånd), i samband med försäljning av paketresor och sammanlänkade researrangemang. Det har vidare införts bestämmelser om ömsesidigt erkännande när det gäller medlemsstaternas nationella lagstiftning avseende insolvensskyddet. Skyddet mot insolvens ska vara effektivt. Det är skyddet om det görs tillgängligt så snart resetjänsterna, till följd av arrangörens insolvens, inte fullgörs, inte kommer att fullgöras eller kommer att fullgöras endast delvis eller när en leverantör kräver att resenärerna ska betala. Men det är enligt direktivet upp till medlemsländerna att välja hur skyddet mot insolvens ska ordnas (skäl 39).

Det är huvudsakligen i artikel 17 som reglerna om skydd vid obestånd finns. I artikeln anges att medlemsstaterna ska se till att arrangörer som är etablerade på deras territorium ställer säkerhet för återbetalning av alla betalningar som görs för resenärers räkning, i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av arrangörens obestånd. Om transport av passagerare ingår i paketreseavtalet, ska arrangörerna även ordna säkerhet för hemtransport av resenärerna.

Arrangörer som inte är etablerade i en medlemsstat och som säljer paketresor i en medlemsstat eller riktar sådan verksamhet till en medlemsstat, ska ordna säkerhet enligt lagstiftningen i den medlemsstaten. Skyddet ska också omfatta samtliga resenärer som arrangören har sålt paketresor till, oavsett var de är bosatta, var resan sålts och oav-

sett i vilken medlemsstat det organ som svarar för skyddet vid obestånd är beläget.

Säkerheten ska omfatta rimligt förutsägbara kostnader. Den ska omfatta summorna av de betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning, med beaktande av tidsperioden mellan delbetalning och slutbetalning och fullgörandet av paketresan, samt uppskattade kostnader för hemtransporter.

I artikel 18 anges att det skydd vid obestånd som en arrangör tillhandahåller enligt lagstiftningen i den medlemsstat där arrangören är etablerad ska erkännas som skydd som uppfyller kraven i övriga medlemsstaters lagstiftning.

Skyddet vid obestånd och informationskrav för sammanlänkade researrangemang regleras i artikel 19. Där anges att medlemsstaterna ska införa ett krav för näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang att tillhandahålla skydd vid obestånd för återbetalningar av alla betalningar som de mottar från resenärer, i den mån en resetjänst som ingår i det sammanlänkade researrangemanget inte fullgörs till följd av näringsidkarens obestånd. Om en sådan näringsidkare även ansvarar för transport av passagerare, ska säkerheten också omfatta resevärdens hemtransport.

## **3.2 2018 års lagstiftning**

### **3.2.1 Bakgrund**

Det skydd som ges i resegarantisystemet infördes ursprungligen i Sverige genom en tillfällig lag (1967:203) om ställande av säkerhet vid sällskapsresa till utlandet. Bakgrunden till den lagen var att allvarliga missförhållanden hade uppmärksammats i branschen i samband med att antalet sällskapsresor kraftigt expanderat under 1960-talet.

Den permanenta resegarantilagen (1972:204) tillkom före Sveriges inträde i EU, och lagen byggde från början därför inte på unionsrättslig grund. Senare kom sådan grund att förändra utformningen av regleringen.

Enligt denna reglering skulle en arrangör eller en återförsäljare av paketresor, innan han eller hon marknadsförde en paketresa eller transport som skedde tillsammans med en paketresa, ordna säkerhet hos Kammarkollegiet (1 § lagen [1992:1672] om paketresor). Vidare gällde en skyldighet att ordna säkerhet även för den som annat än tillfälligt-

vis sålde eller marknadsförde antingen resor som består av separata transport- och inkvarteringstjänster som sammantagna uppvisar väsentlig likhet med en paketresa eller resor som består av transporter och utbildningsvistelser med inkvartering i form av boende i en värdfamilj, även om inkvarteringen är kostnadsfri (1 § andra stycket).

Det då gällande svenska resegarantisystemet kritiserades bl.a. för att vara ekonomiskt betungande för framför allt de mindre reseföretagen. Regeringen beslutade den 25 juni 2015 att utse en särskild utredare att föreslå hur paketresedirektivet skulle genomföras i svensk rätt. Utredningen överlämnade i september 2016 delbetänkandet (SOU 2016:56) *Ny Paketreselag*. I delbetänkandet lämnades förslag på dels en ny paketreselag, dels de ändringar i resegarantilagen som utredningen bedömde nödvändiga för att genomföra paketresedirektivet.

Utredningen lämnade i november 2016 sitt slutbetänkande (SOU 2016:84) *Ny resegarantilag*. I slutbetänkandet redovisade utredningen sin analys av resegarantisystemet och lämnade förslag på hur detta kunde förbättras. Utredningen lämnade även förslag på en ny resegarantilag samt vissa ändringar i tidigare lämnat förslag till ny paketreselag.

I slutbetänkandet föreslog utredningen en lagstiftning som gör det möjligt att tillhandahålla insolvensskydd i olika former, kallat en mer öppen lösning.

På grundval av förslagen föreslog regeringen ny lagstiftning på området (se prop. 2017/18:225 respektive prop. 2017/18:226). Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag (se bet. 2017/18:CU29). Mot denna bakgrund antog riksdagen paketreselagen (2018:1217) och resegarantilagen (2018:1218), vilka trädde i kraft den 1 augusti 2018 (se rskr. 2017/18:374).

### 3.2.2 Paketreselagen

Resegarantilagen innehåller bestämmelser om resegaranti för paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattas av paketreselagen. De definitioner av begrepp, bl.a. paketresa och sammanlänkat researrangemang, som anges i paketreselagen har samma innebörd i resegarantilagen.

Definitionerna utgår från olika typer av resetjänster. Dessa anges i 1 kap. 2 § paketreselagen vara dels passagerartransporter, dels in-

kvartering som inte utgör en integrerad del av en passagerartransport och som inte är för bostadsändamål, dels uthyrning av en bil eller av en motorcykel som kräver körkort med behörigheten A, och slutligen dels en turisttjänst som inte utgör en integrerad del av en resetjänst som tidigare nämnts.

Med paketresa avses (se 1 kap. 3 § första stycket paketreselagen) en kombination av minst två olika typer av resetjänster som avser samma resa, om

1. resetjänsterna sätts ihop av en näringsidkare innan ett avtal om samtliga resetjänster ingås, eller
2. resetjänsterna i annat fall
  - a) köps från ett enda försäljningsställe, om resetjänsterna har valts innan resenären accepterar betalningsskyldighet,
  - b) säljs, erbjuds eller debiteras till ett gemensamt pris,
  - c) säljs eller marknadsförs som en paketresa eller som en resa med en liknande beteckning,
  - d) sätts ihop efter att det har ingåtts ett avtal som ger resenären rätt att välja bland ett urval av resetjänster, eller
  - e) köps från olika näringsidkare genom ett länkat bokningsförfarande på internet, där resenärens namn, betalningsuppgifter och e-postadress förs över från den näringsidkare som det första avtalet ingås med till en eller flera andra näringsidkare och ett avtal ingås med den eller de näringsidkarna inom 24 timmar från det att bokningen av den första resetjänsten bekräftades.

För att en kombination av en resetjänst som avses i 1 kap. 2 § 1–3 paketreselagen (passagerartransport, inkvartering och uthyrning av vissa fordon) och en eller flera resetjänster som avses i punkten 4 (sådan som inte ange i punkterna 1–3) ska vara en paketresa krävs att den eller de senare resetjänsterna utgör en betydande del av värdet på eller på något annat sätt ett väsentligt inslag i kombinationen och att dessa resetjänster köps eller väljs innan fullgörandet av resetjänsten som avses i punkterna 1–3 har inletts (se 1 kap. 3 § andra stycket paketreselagen).

Med sammanlänkat researrangemang avses enligt 1 kap. 4 § första stycket paketreselagen ett arrangemang som innehåller minst två olika typer av resetjänster som, utan att vara en paketresa, avser samma resa där resetjänsterna köps genom separata avtal med en eller flera resetjänstleverantörer, om en näringsidkare

1. genom förmedling eller på annat sätt underlättar resenärens separata val och betalningar av resetjänsterna vid ett enda besök hos eller en enda kontakt med näringsidkarens försäljningsställe, eller
2. på ett riktat sätt förmedlar eller på något annat riktat sätt underlättar ett köp av minst en ytterligare resetjänst från en annan näringsidkare och avtalet om den resetjänsten ingås inom 24 timmar från det att bokningen av den första resetjänsten bekräftades. För att en resetjänst som avses i 1 kap. 2 § 1–3 och en eller flera resetjänster som avses i 1 kap. 2 § 4 ska vara ett sammanlänkat researrangemang krävs att den eller de senare resetjänsterna utgör en betydande del av värdet på researrangemanget eller på något annat sätt ett väsentligt inslag i det (se 1 kap. 4 § andra stycket paketreselagen).

En resenär har enligt paketreselagen en avbeställningsrätt, varvid arrangören i vissa fall får ta ut en skälig avbeställningsavgift (se 3 kap. 1 §). Arrangören har en rätt att under vissa förutsättningar ställa in paketresan (se 3 kap. 8 §). Om resenären avbeställer resan eller arrangören ställer in den ska arrangören utan onödigt dröjsmål och senast inom 14 dagar betala tillbaka det som resenären betalat för resan (se 3 kap. 9 §). Resenären har i vissa situationer som har med arrangörens agerande att göra, rätt att frånträda avtalet (se 3 kap. 5 och 6 §§). Om resenären frånträder avtalet och inte accepterar en ersättningsresa har resenären rätt till återbetalning på samma sätt som när resan avbeställs eller ställs in (se 3 kap. 9 §).

### 3.2.3 Resegarantilagen

Resegarantilagen gäller för paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattas av paketreselagen (se 1 § resegarantilagen). Den avser att ge ett skydd mot ekonomisk skada som kan drabba resenärer till följd av insolvens hos arrangörer av paketresor eller närings-

idkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang.

Den som erbjuder paketresor eller underlättar för uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang är skyldig att se till att paketresan omfattas av en resegaranti som är godkänd enligt resegarantilagen (se 4 och 5 §§). Resegarantin ska bl.a. säkerställa att de betalningar som görs för resan betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som resan inte genomförs till följd av insolvens hos arrangören eller den näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang (se 6 och 7 §§).

Regeringen bemyndigas enligt 19 § resegarantilagen att bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsyn över att den lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs. Av resegarantiförordningen (2018:1340) framgår att Kammarkollegiet utövar tillsyn över att reglerna i resegarantilagen följs. Kammarkollegiet prövar om det finns en skyldighet att ordna med resegaranti samt om det finns förutsättningar för att godkänna en ordnad resegaranti och en näringsidkare ska anmäla sin verksamhet till Kammarkollegiet om näringsidkaren avser att bedriva verksamhet som arrangör, genom förmedling eller på annat sätt underlätta uppkomsten av sammanlänkade researrangemang eller bedriva verksamhet som återförsäljare för en arrangör som är etablerad i ett land utanför EES (se 11 §). Kammarkollegiet får förelägga en näringsidkare att vid vite lämna nödvändiga uppgifter för denna prövning (se 20 och 21 §§).

Om inte annat följer av de villkor som gäller för en resegaranti ska Kammarkollegiet pröva en begäran om ersättning från resegarantin (se 17 § resegarantilagen, jfr 9 § resegarantiförordningen). När en begäran om ersättning från en resegaranti ska prövas av Kammarkollegiet ska resegarantin tas i anspråk för att ersätta resenären i den utsträckning som framgår av resegarantilagen. Om särskilda villkor gäller för resegarantin, får de inte avvika från de villkor som framgår av 10 § resegarantilagen.

Det svenska systemet för resegarantier bygger i huvudsak på individuella garantier som anordnas av reseaktörerna, även om det är möjligt att ordna garanti genom att bli medlem i en kollektiv garanti. En resegaranti kan bestå av en betalningsutfästelse, en försäkring, deponerade medel eller något annat liknande åtagande (se 13 §). Enligt förarbetena till resegarantilagen ska lagen möjliggöra insolvens-

skydd i olika former så att aktörerna har möjlighet att välja den lösning som bäst passar deras verksamhet (se prop. 2017/18:226, s. 25). Till skillnad från flera andra medlemsstater har Sverige inte inrättat någon garantifond och någon liknande större fond har inte heller organiserats av arrangörerna eller andra privata organisationer.

### 3.2.4 Hemtransport

I artikel 17.1 i paketresedirektivet anges att säkerhet ska ställas för återbetalning av alla betalningar som har gjorts av resenärer eller för deras räkning i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av arrangörens obestånd. Vidare anges att om transport av passagerare inbegrips i paketreseavtalet ska arrangörerna även ställa säkerhet för hemtransport av resenärerna. Med hemtransport avses enligt artikel 3.16 resenärens återresa till avreseplatsen eller någon annan plats som de avtalslutande parterna har enats om.

I resegarantilagen regleras hemtransport i andra stycket i 6 och 7 §§ där det framgår följande. Om en passagerartransport ingår i en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang ska resegarantin också säkerställa hemtransport, och inkvartering om det behövs i avvaktan på hemtransporten i den utsträckning som passagerartransporten inte fullgörs till följd av arrangörens eller näringsidkarens insolvens. Av förarbetena framgår att resegarantin ska säkerställa att resenären får ersättning för de kostnader som tillkommer om resenären blir tvungen att själv ombesörja bokning av alternativ hemtransport och inkvartering.<sup>2</sup>

Frågan om på vilket sätt bestämmelsen om att resegarantin ska säkerställa hemtransport och eventuell inkvartering har behandlats av Kammarkollegiet i en beredskapsplan för resegarantier (Beredskapsplan – resegarantier, 2022-06-28). Enligt rapporten anser Kammarkollegiet att det saknas stöd i gällande lagstiftning att myndigheten ska agera som ”resebyrå” och administrera själva hemtransporten (kontakta alla strandsatta resenärer, hyra flyg och flygtransfer, boka boende i avvaktan på hemtransport m.m.).

Kammarkollegiet grundade sin bedömning bl.a. på att det i lagtexten anges att myndighetens uppgift är att pröva begäran om ersättning från resegarantin. Att resegarantin ska säkerställa hemtrans-

---

<sup>2</sup> Prop. 2017/18:226, s. 78ff.

port innebär enligt Kammarkollegiets beredskapsplan att resegarantin ska vara tillräckligt stor så att resenären får ersättning för de kostnader som tillkommer ifall resenären blir tvungen att själv ombesörja bokning av alternativ hemtransport och inkvartering. Avsaknaden av erforderligt lagstöd för att Kammarkollegiet ska ordna hemtransport och eventuell inkvartering för strandsatta resenärer innebär att dessa som huvudregel får ombesörja bokning av alternativ hemtransport och eventuell inkvartering. Resenären får därefter begära ersättning för detta från resegarantin, varvid Kammarkollegiet prövar begäran.

### 3.3 Särskilt om s.k. stolsförsäljning

Tillämpningsområdet för 1972 års resegarantilag utvidgades vid några tillfällen. En sådan utvidgning skedde 1996. Lagen kom då att omfatta en skyldighet att ställa säkerhet för en transporttjänst som hade sålts av en arrangör eller en återförsäljare och som skulle ske tillsammans med en paketresa (s.k. stolsförsäljning). Ett par andra utvidgningar skedde 2003. Då kom lagen att omfatta en skyldighet att ställa säkerhet även för resor som består av separata transport- och inkvarteringstjänster som sammantagna uppvisar en väsentlig likhet med en paketresa (s.k. paketreseliknande resor). Ytterligare en ändring i 1972 års resegarantilag innebar att resegaranti skulle ordnas för resor som bestod av transport och utbildningsvistelse med inkvartering i form av boende i värdfamilj även om inkvarteringen var kostnadsfri (s.k. utbytesverksamhet). Krav på resegaranti för de behandlade resorna slopades i samband med införandet av 2018 års resegarantilag.

De skäl som utredningen pekade på för att slopa skyldigheten att ordna säkerhet vid sådana resor var att paketresedirektivet är ett fullharmoniseringsdirektiv. Även om det ansågs vara möjligt att, under vissa förutsättningar, ha nationella krav på resegarantier för tjänster som inte omfattas av det nya paketresedirektivets bedömdes det inte som lämpligt. Detta motiverades bl.a. med att det finns tydliga fördelar med att insolvensskyddet utformas på ett liknande sätt inom EU.

Regeringen delade utredningens ställningstaganden, att tillämpningsområdet för en ny resegarantilag skulle sammanfalla med det för paketresedirektivet. Regeringen motiverade det slopade kravet för resegaranti vid stolsförsäljning med att marknaden för köp av

endast en transport av en paketresearrangör hade förändrats och att det sannolikt inte skulle medföra några större konsekvenser för konsumentskyddet (se prop. 2017/18:226, s. 23).

### 3.4 Värdebevis som alternativ till återbetalning

Många resenärer har under covid-19-pandemin fått sina resor inställda, eller själva avbokat resan, på grund av antingen pandemin i sig själv eller UD:s avrådan att resa till visst resmål. Dessa resenärer är berättigade till återbetalning enligt paketreselagens bestämmelser. I många fall har resenären erbjudits en voucher (också kallat värdebevis eller presentkort) som ersättning. Ett sådant bevis är alltså ett slags bevis på ett inestående värde, t.ex. ett kort eller en servicesedel. Oavsett om det är fråga om ett presentkort, en voucher eller ett värdebevis medför det att köparen har en fordran på säljaren som berättigar till en kommande konsumtion av varor eller tjänster. Är det fråga om ett presentkort har köparen valt att genom betalningen få en fordran på säljaren, medan köparen vid acceptering av ett värdebevis eller en voucher erhåller fordran genom att avstå rätt till kontant betalning utan dröjsmål. Värdet enligt de olika formerna av fordringar kan inte omvandlas till pengar utan kan i samband med paketresor normalt ses som ett tillgodohavande hos arrangören.

Ett värdebevis som anger exakt vilken sorts vara eller tjänst som fås i utbyte mot det, vem som är leverantör av varan eller tjänsten och i var utbytet mot beviset ska ske anses vara enfunktionsbevis. Det ska således vara fråga om sådana tillhandahållanden där samtliga omständigheter är kända vid betalningstillfället. Exempel på sådana bevis kan vara ett dokument som ger rätt att boka en ny resa hos angiven arrangör.

Ett värdebevis behöver inte exakt ange vilken sorts vara eller tjänst som fås i utbyte mot beviset. Som exempel på sådana flerfunktionsbevis kan nämnas olika måltidskuponger som kan användas på flera ställen, presentkort som representerar ett visst värde och vissa kontantkort.

EU-kommissionen utfärdade den 13 maj 2020 en rekommendation om värdebevis som erbjuds passagerare och resenärer som ett alternativ till ersättning för inställda paketresor och transporttjänster mot

bakgrund av covid-19-pandemin.<sup>3</sup> Värdebevis som uppfyller vissa uppställda krav i rekommendationen bör, enligt kommissionen, omfattas av ett tillräckligt effektivt och robust skydd mot transportföretagets eller arrangörens insolvens. En förutsättning är att passageraren eller resenären frivilligt godtar ett värdebevis i stället för återbetalning av pengar.

Den 7 maj 2020 beslutade regeringen<sup>4</sup> att ge Kammarkollegiet i uppdrag att skyndsamt ta fram, tillgängliggöra och sprida information till paketresearrangörer och resenärer, som tydliggör om och under vilka omständigheter som vouchrar och liknande värdebevis som avser paketresor och sammanlänkade researrangemang som erbjuds till resenärer omfattas av en ställd resegaranti.

Kammarkollegiets redovisade sitt ställningstagande den 31 augusti 2020.<sup>5</sup> Enligt Kammarkollegiets bedömning omfattar inte resegarantin sådana vouchrar och liknande värdebevis som arrangörer erbjuder sina kunder vid inställda resor i stället för återbetalning i pengar av.

### 3.5 Reguljära flygresor

Tillämpningsområdet för resegarantilagen är kopplat till definitionen av paketresa i paketreselagen. Paketreselagen innehåller inga bestämmelser kring vad som gäller vid reguljära flygresor.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 (flygpassagerarförordningen)<sup>6</sup> ger flygpassagerare vissa minimirättigheter vid nekad ombordstigning mot deras vilja, inställd flygning samt försenad flygning. Rättigheterna tillgodoses i huvudsak genom att passagerarna i olika situationer har rätt till kompensation, återbetalning eller ombokning samt service eller en kombination av ovanstående.

Artikel 7 i förordningen innehåller bestämmelser om kompensation. I punkten 1 i artikeln ges passagerarna rätt att få kompensation utifrån en taxa som baseras på längden av flygningen. Denna kompensation får enligt punkten 2 minskas med 50 procent om passage-

---

<sup>3</sup> Kommissionens rekommendation (EU) 2020/648 av den 13 maj 2020.

<sup>4</sup> Regeringsbeslut den 7 maj 2020 Fi2020/02119/KO.

<sup>5</sup> Kammarkollegiets dnr 1.1-4820-2020.

<sup>6</sup> Se Europaparlamentets 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.

raren erbjudits ombokning till den slutliga bestämmelseorten och ankomsttiden för den alternativa flygningen inte överstiger den ursprungliga ankomsttiden enligt vissa nivåer beroende på längden av flygningen.

Artikel 8 innehåller bestämmelser om återbetalning eller ombokning. Under vissa förhållanden har passageraren rätt att erbjudas att välja mellan återbetalning och ombokning. Återbetalning ska ske inom sju dagar av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt. Väljer passageraren ombokning har denne rätt till ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

Enligt artikel 9 ska passageraren utan kostnad erbjudas viss service såsom måltider och förfriskningar, hotellrum då övernattnin under en eller flera nätter blir nödvändig, eller då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig och transport mellan flygplatsen och hotellet samt erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden. Om en passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9 (se artikel 4.3).

Vid inställda flygningar ska de berörda passagerarna ha rätt till återbetalning eller ombokning i enlighet med artikel 8 samt till den service som föreskrivs i artikel 9. Därutöver har passagerarna rätt till kompensation i enlighet med artikel 7, såvida inte lufttrafikföretaget informerat passageraren om det inställda flyget inom vissa angivna frister eller om det kan visa att extraordinära omständigheter föreligger. Med inställd flygning menas en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats (se artikel 2 litra l).

När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden, enligt vissa angivna förutsättningar, ska lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna, enligt vissa förutsätt-

ningar beräknade på tid och avstånd, service i enlighet med artikel 9 samt om förseningen är åtminstone fem timmar, återbetalning i enlighet med artikel 8. Artikel 6, som reglerar fall där passageraren drabbas av en försening, innehåller inte någon hänvisning till artikel 7. EU-domstolen har dock slagit fast att en passagerare vid försening kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 om passageraren till följd av den försenade flygningen nått sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen faststälts av lufttrafikföretaget. Detta gäller under förutsättning att förseningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits av lufttrafikföretaget.<sup>7</sup>

Lufttrafikföretag som säljer flygbiljetter omfattas som huvudregel inte av kravet på resegaranti. För det fall ett lufttrafikföretag som sålt en flygbiljett – utan att det är en del av ett sådant researrangemang som omfattas av paketreselagen – skulle gå i konkurs kan inte resenären söka ersättning från någon resegaranti. Detsamma gäller de olika fordringar som resenären kan ha på flygbolaget till följd av nekad ombordstigning, inställda flyg samt förseningar.

Till skillnad från vad som gäller för paketresor regleras inte i förordningen den situation att en resenär avbokar en flygning.

### 3.6 Kontokort och obeståndsförsäkringar

Om en arrangör hamnar i en obeståndssituation kan en resenär ha möjlighet att söka ersättning från flera håll. Har arrangören ställt resegaranti kan resenären få ersättning från den. Resenären kan emellertid också i samband med köpet ha tecknat en särskild obeståndsförsäkring hos ett försäkringsbolag. Dessutom kan resenären ha betalat med ett kontokort som ger möjlighet till återbetalning.

Vid kreditköp kan köparen mot kreditgivarens krav på betalning framställa samma invändningar på grund av köpet som han eller hon kan göra mot säljaren. Om köparen på grund av köpet har anspråk på återbetalning, skadestånd eller annan penningprestation, svarar kreditgivaren lika med säljaren för att anspråket fullgörs (se 29 § konsumentkreditlagen [2010:1846]). Vid köp med bankkort utan kredit gäller

---

<sup>7</sup> Se t.ex. Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, p. 69, med hänvisning till artikel 5.3.

andra förutsättningar, se avsnitt. 9.2.2. I allmänhet har köparen även vid köp med ett bankkort möjlighet att få en återbetalning.

I dessa situationer kan resenären fritt välja mellan att vända sig till Kammarkollegiet, försäkringsbolaget eller kortutställaren, såvida inte försäkringen har några villkor som ålägger försäkringstagaren att först rikta sig till Kammarkollegiet. Resegarantin enligt resegarantilagen får därför innehålla villkor som bl.a. innebär att ersättningen ska minskas med det belopp som resenären har fått i ersättning på annat sätt för att resetjänsten inte fullgjorts (se 10 § 2 resegarantilagen).

Kammarkollegiet ber mot denna bakgrund resenärerna att i ansökan om resegaranti ange om ersättning utgått från annat håll och, om så är fallet, hur mycket de fått. Har ersättning erhållits från annan minskar resenärens ersättning ur resegarantin med motsvarande belopp. Kammarkollegiet skulle alltså avslå en ansökan om ersättning ur resegarantin om det är visat att resenären redan fått ersättning från ett kortföretag.

## 4 Resemarknaden och covid-19

### 4.1 Inledning

Resemarknaden beskrivs utförligt i Paketreseutredningens slutbetänkande (SOU 2016:84) *Ny resegarantilag*. Den sedan dess utan tvekan största förändringen av resemarknaden är effekterna av covid-19-pandemin. Utredningen beskriver därför översiktligt i detta kapitel resemarknaden som den såg ut vid tiden för 2016 års betänkande för att därefter ange hur marknaden påverkats av pandemin.

Resemarknaden brukar traditionellt studeras utifrån olika indelningar av resor. En vanlig indelning är affärs- och privatresor. En annan förekommande indelning är den som skiljer ut charter-, reguljär- och kollektivtrafikresor. Ytterligare en indelning är att utgå från det transportlag som resan sker med, dvs. fartyg, flygplan, landsvägsbuss eller järnväg. En annan indelning som är särskilt aktuell i samband med resegaranti är den mellan paketresor och andra resor.

### 4.2 Resemarknaden före covid-19-pandemin

#### 4.2.1 Paketresemarknaden

Paketreseutredningen konstaterade i sitt slutbetänkande att de största paketreseaktörerna är de som förknippas med den traditionella bilden av flygcharterresor. De företag som enligt Kammarkollegiets beräkning av resegarantier var störst på paketresemarknaden före pandemin var Apollo, Fritidsresor och Ving med dotterbolag. Utöver de tre stora charterarrangörerna fanns det ett stort antal små och medelstora arrangörer, bland de större kan nämnas Jambo/Tema, Swanson, Langley och Detur (den senare har numera försatts i konkurs).

Utöver paketresor säljs även ett stort antal passagerartransporter med flyg eller andra transportmedel, vilka inte omfattas av paketrese- eller resegarantilagsiftningen.

Genom den rapportering som paketresearrangörerna gör till Kammarkollegiet i samband med beslut om resegarantier får myndigheten uppgifter om bl.a. antalet resenärer och intäkter för de paketresor som anmälts till myndigheten. Enligt uppgifter från Kammarkollegiet anmälde de femtio största aktörerna på paketresemarknaden under 2015 sammanlagt cirka 3,7 miljoner resenärer och en brutto-intäkt på närmare 21 miljarder kronor. Det ger ett snittpris per resa på cirka 5 600 kronor.

Paketresor säljs även av passagerarrederier och bussresearrangörer. Totalt reste drygt 27 miljoner passagerare med passagerarfärjor under 2014, varav drygt 25 miljoner med rederiernas utrikeslinjer. Den övervägande delen av dessa resor var dock rena passagerartransporter som det inte ställs resegarantier för. Även när det gäller busstrafiken utgjordes den övervägande delen av trafiken av andra resor än paketresor. Det finns dock ett stort antal bussresearrangörer som säljer paketresor och ställer resegarantier för sin verksamhet. 2015 fanns cirka 600 turist- och beställningsbussföretag i Sverige. Omkring 500 av dessa hade färre än tio anställda. Turist- och beställningstrafiken omsatte cirka 5,9 miljarder kronor 2014.<sup>1</sup>

Olika företag som bidrar med tjänster inom turism – exempelvis hotell, stuguthyrning, camping, restauranger, skidanläggningar, och upplevelseföretag – benämns besöksnäringen. Turister konsumerade för sammanlagt 337 miljarder kronor i Sverige under 2018. De svenska besökarnas konsumtion uppgick till 193 miljarder kronor vilket motsvarar en ökning med fem procent jämfört med året före. De utländska besökarnas konsumtion ökade med åtta procent till sammanlagt 144 miljarder kronor.<sup>2</sup>

Flera aktörer inom besöksnäringen är skyldiga att ordna resegaranti. Begreppet paketresa omfattar nämligen betydligt fler arrangemang än den traditionella bilden av exempelvis en charterresa. Exempelvis har ett seglarläger som anordnats av en ideell förening bedömts vara en turisttjänst enligt lagen om paketresor och föreningen har som arrangör funnits skyldig att ordna säkerhet enligt resegarantilagen.<sup>3</sup> Ett

---

<sup>1</sup> SOU 2016:84, s. 64 f.

<sup>2</sup> Fakta om svensk turism, Tillväxtverket 2018.

<sup>3</sup> HFD 2015 ref. 2.

annat exempel på begreppets omfattning är att en anläggning som erbjuder fiske efter utplanterad öring i en anlagd strömfåra och boende är att betrakta som ett erbjudande om en paketresa.<sup>4</sup> Ett tredje exempel är att en idrottsförening som anordnar en stor handbollscup, där det ingår boende och deltagande i cupen, har bedömts falla under resegarantilagens bestämmelser.<sup>5</sup>

#### 4.2.2 Researrangörer och resebyråer

Med researrangörer åsyftas vanligen ett företag som arrangerar och säljer resor. En resebyrå är snarare att betrakta som en återförsäljare av resor; återförsäljaren arrangerar alltså normalt inte resor. Denna uppdelning är dock inte helt skarp. Ett bolag kan vara researrangör i ett sammanhang och samtidigt resebyrå i ett annat.

De största researrangörerna var tidigare medlemmar i branschorganisationen Researrangörsföreningen i Sverige (RiS). Medlemmarna var Ving, Fritidsresor (TUI), Apollo, Solresor, Detur, EF, Langley och STS Alpresor. De flesta resebyråer och en stor del av de researrangörer som inte var medlemmar i RiS var organiserade i Svenska resebyråföreningen (SRF), som hade drygt 260 medlemsföretag under 2016.

I augusti 2018 slogs de båda föreningarna samman till Svenska resebyrå- och arrangörsföreningen (SRF). SRF har därefter bytt namn till Svenska resebranschföreningen. I SRF ingår omkring 300 medlemsföretag och föreningen företräder cirka 90 procent av den svenska resebyrå- och arrangörsbranschen räknat i omsättning.

#### 4.2.3 Paketresornas del av privatresemarknaden

I en marknadsundersökning som gjordes i december 2014 av svenskars köp av resor framkom att cirka 60 procent av resenärerna valde att själva sätta samman sin resa. Enligt undersökningen var det flygresor och hotell som var vanligast att boka själv. Mer än var femte resenär

---

<sup>4</sup> Förvaltningsrätten i Stockholms dom den 12 juni 2018 i mål nr 26248-18.

<sup>5</sup> Kammarrätten i Stockholms dom den 21 oktober 2021 i mål nr 3269-21. Målet har överklagats till Högsta förvaltningsdomstolen och prövningstillstånd har meddelats den 19 januari 2023 i mål nr 6588-21.

bokade även hyrbil och nästan lika många båt-, tåg eller evenemangsbiljetter.<sup>6</sup>

2017 stod paketresor för omkring 9 procent av alla turistresor för invånarna i EU-27 och deras andel av de totala turistutgifterna uppgick till omkring 21 procent.<sup>7</sup>

## 4.3 Covid-19-pandemin

### 4.3.1 Inledning

Den 30 januari 2020 utlyste Världshälsoorganisationen (WHO) en deklARATION om ett internationellt hot mot människors hälsa med anledning av det globala utbrottet av covid-19. WHO klassificerade därefter utbrottet som en pandemi den 11 mars 2020. Covid-19-pandemin medförde aldrig tidigare skådade reserestriktioner över hela världen, vilket ledde till att resandet i Europa och många andra delar av världen nästan stod stilla. Detta har fått allvarliga konsekvenser för hela turistsektorns ekonomiska system. Uppgifter från FN:s världsturismorganisation (UNWTO) visar att resultaten inom turistsektorn i Europa för perioden januari–oktober 2020 minskade med 72 procent jämfört med 2019.<sup>8</sup>

SRF har sedan ett flertal år sammanställt uppgifter om den svenska resemarknadens omsättning. Statistiken baseras på information från reseföretagens årsredovisningar och ger en ungefärlig bild av marknadens storlek. Covid-19-pandemins effekter på turismen blir tydlig vid en jämförelse av statistiken för 2019 respektive 2020.

---

<sup>6</sup> SOU 2016:84, s. 61f.

<sup>7</sup> Rapport från kommissionen till europaparlamentet och rådet om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, 26 februari 2021, s. 3.

<sup>8</sup> Förenta nationernas världsturismorganisation (UNWTO), uttryckt i internationella turistankomster, se <https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19>.

**Figur 4.1 Resebyråer och researrangörers försäljning 2019 och 2020****FÖRSÄLJNING I SVERIGE UNDER 2020 OCH 2019**

FÖRSÄLJNING 2020 MKR	PRIVAT- RESOR	AFFÄRS- RESOR	TOTALT	2019	PRIVAT- RESOR	AFFÄRS- RESOR	TOTALT
<b>RESEBYRÅER</b>							
Försäljning från Sverige	3 558	4 424	7 982				
varav utomlands	-611	-410	-1 021				
<b>Försäljning i Sverige</b>	<b>2 947</b>	<b>4 015</b>	<b>6 961</b>	17 521	18 579	36 100	
<b>RESEARRANGÖRER</b>							
Försäljning från Sverige	16 750	288	17 037				
varav utomlands	-7 490	-	-7 490				
<b>Försäljning i Sverige</b>	<b>9 260</b>	<b>288</b>	<b>9 548</b>	24 988	965	25 953	
Avgår försäljning mellan företagen	-1 343		-1 343				
<b>TOTAL FÖRSÄLJNING I SVERIGE</b>	<b>10 864</b>	<b>4 302</b>	<b>15 166</b>	38 509	19 544	58 053	

Källa: SRF.

I Sverige minskade turismkonsumtionen med 38 procent under 2020. Den utländska turismkonsumtionen i Sverige minskade med 52 procent och den svenska turismkonsumtionen minskade med 29 procent.<sup>9</sup> Statistik sammanställd av UNWTO visar att internationella turistankomster (övernattande besökare) sjönk med 74 procent globalt 2020 jämfört med föregående år.

### 4.3.2 EU:s agerande under pandemin

EU-kommissionen offentliggjorde den 5 mars 2020, med en uppdatering den 19 mars 2020, en informell vägledning på kommissionens webbplats om tillämpningen av paketresedirektivet i samband med covid-19. I uppdateringen bekräftades att resenärer har rätt till full återbetalning om resor avbeställs eller inställs in på grund av covid-19 om villkoren i artikel 12.2 eller 12.3 i paketresedirektivet är uppfyllda vid en bedömning i det enskilda fallet. I en skrivelse av den 27 mars 2020 till alla medlemsstater påminde kommissionär Didier Reynders om att resenärernas rätt till återbetalning måste tillämpas vid inställda resor på grund av covid-19.

<sup>9</sup> Fakta om svensk turism, Tillväxtverket 2020.

### 4.3.3 Pandemins påverkan på resenärer

Många tusentals resenärer över hela EU, vars resor fick ställas in på grund av covid-19, fick inte tillbaka sina pengar inom 14 dagar såsom föreskrivs i artikel 12.4 i paketresedirektivet. De nekades vidare aningen återbetalning, tvingades ta emot ett värdebevis, kunde inte kontakta arrangören, fick återbetalningen med avsevärd försening eller bara delvis, eller hindrades på annat sätt från att hävda sin rätt.<sup>10</sup>

Det svenska ställningstagandet, att värdebevis som kunden fått vid en inställd resa inte täcks av resegarantin, har lett till att flera resenärer upplevt sig felbehandlade när de inte fått ersättning ur resegarantin efter att arrangören senare gått i konkurs. Problemet illustreras i de upplysningar från Kammarkollegiet som utredningen fått del av, om att ersättningen enligt de kvoteringsbeslut som fattats skulle ha blivit avsevärt lägre om även resenärer med outnyttjade värdebevis hade omfattats. Dessutom finns det exempel på konkurser där arrangören ställt resegaranti och där resegarantin varit tillräcklig på så sätt att inget kvoteringsbeslut behövt fattas, men där ett stort antal resenärer som fått sina resor inställda ändå gått miste om ersättning till följd av att de accepterat ett värdebevis för den inställda resan som de sedan inte använt sig av för att boka en ny resa.

### 4.3.4 Pandemins påverkan på företagen

Förutom förlorade intäkter har arrangörer särskilt drabbats av det faktum att resenärernas återbetalningskrav på grund av inställda resor avsevärt överstiger antalet nya bokningar. Arrangörer och återförsäljare har rapporterat att flygbolagen under covid-19-pandemin stoppade den automatiska återbetalningsmekanismen gentemot arrangörer och återförsäljare via de globala distributionssystemen (datoriserade bokningssystemen) vilket ledde till att återbetalningarna fördröjdes eller uteblev, medan arrangörerna var tvungna att återbetala pengarna till resenärer i enlighet med paketreselagen.<sup>11</sup> Detta medförde att arrangörernas likviditet blev ansträngd.

---

<sup>10</sup> Rapport från kommissionen till europaparlamentet och rådet om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, 26 februari 2021, s. 18.

<sup>11</sup> Rapport från kommissionen till europaparlamentet och rådet om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, 26 februari 2021, s. 19.

### 4.3.5 Resegarantin under pandemin

Alla beslut om garantier redovisas av Kammarkollegiet. Det totala beloppet för samtliga garantier var i december 2015 knappt 6 miljarder kronor. Vid samma tidpunkt var det totalt 2 431 aktörer som hade ställt säkerhet hos Kammarkollegiet, varav 1 748 hade ställt individuella garantier och 683 aktörer ingick i två kollektiva garantier.

Strax före pandemins utbrott, i mars 2020, var det totala beloppet för samtliga garantier drygt 7,5 miljarder kronor. Den 5 april 2022 var det totala beloppet 4 780 125 000 kronor. Totalbeloppet hade alltså på 26 månader minskat med omkring 36 procent.

Av totalbeloppet för april 2022 var 252 950 000 kronor ordnat genom deponerade medel. Antalet aktiva aktörer var 1 249 och därutöver var cirka 600 företag medlemmar i kollektiva garantier.

**Tabell 4.1 De största aktörerna för april 2022**

Aktör	Kronor
Ving SVE AB	880 700 000
TUI Sverige AB	752 900 000
DER Touristik Nordic AB (Apollo)	530 000 000
SkiStar AB	101 700 000
RCL Cruises Ltd UK Swedish Filial	79 700 000
We Love Holidays Ltd Filial Sverige	58 900 000
MSC Cruises S.A	45 000 000
GBT Sweden AB	36 700 000
Ticket Privatresor AB	30 800 000
Sundio Sweden AB	26 300 000

*Källa:* Kammarkollegiet.

Den 31 januari 2023 var det totala beloppet för samtliga garantier drygt 5,6 miljarder kronor. Jämfört med april 2022 hade det belopp av resegarantin som ordnats genom deponerade medel nästan fördubblats. Kammarkollegiet har vidare upplyst att det i januari 2023 fanns 78 näringsidkare registrerade som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang.

### 4.3.6 Konkurer under pandemin

Kammarkollegiet hanterade 39 konkurser under åren 2020 och 2021, samt 7 konkurser under 2022. Av dessa ledde tre konkurser till kvotering. Kvotering innebär att garantibeloppet understiger summan av de sammanlagda kraven på ersättning från resegarantin, varvid de sökande får betalt med ett mindre belopp än det de varit berättigade till. Det gällde företagen Go Instyle AB (cirka 80 procents kvotering), Yaneeda Travel AB (cirka 90 procent) samt LG Travel AB (cirka 50 procent).

När det gäller konkurserna i Go Instyle AB och Yaneeda Travel AB avslag Kammarkollegiet ett stort antal ansökningar om ersättning från resegarantin eftersom resenärernas resor blev inställda av andra skäl än arrangörens insolvens. Om alla ansökningar blivit beviljade hade kvoteringen uppskattningsvis snarare landat på 20–30 procent. Kammarkollegiet fick in 44 ansökningar om ersättning ur resegarantin med anledning av Yaneedas konkurs varvid resenärer begärde totalt 2 622 148 kronor i ersättning. Av de 44 sökande beviljades 23 ersättning.

Flera av de resenärer som inte beviljades ersättning fick sina ansökningar avvisade. Ett vanligt scenario var följande. En paketresa, som skulle genomföras på våren 2020, ställdes in på grund av covid-19-pandemin och resenären fick ett värdebevis av bolaget, men använde det inte för att boka någon ny resa. Resenären anmälde anspråket efter att bolaget försatts i konkurs. Kammarkollegiet avvisade ansökan eftersom kravet på ersättning inte framställts inom tre månader (se 10 § 4 resegarantilagen).<sup>12</sup>

Ett annat scenario, där ansökan avslogs, var följande. En paketresa ställdes in till följd av covid-19-pandemin. Resenären fick välja att skjuta på resan eller få den återbetald. Resenären valde att skjuta på resan, men bokade inte någon ny sådan. Därefter gick bolaget i konkurs. Eftersom den ursprungliga resan ställdes in på grund av covid-19-pandemin och inte arrangörens insolvens avslag Kammarkollegiet ansökan.<sup>13</sup>

Den 17 oktober 2022 försattes arrangören Detur i konkurs. Den 17 maj 2023 hade Kammarkollegiet tagit emot 13 200 anspråk på ersättning från resegarantin. Deturs fyra nordiska bolag hade vid kon-

---

<sup>12</sup> Jfr tex. Förvaltningsrätten i Stockholms dom i mål 16271-21.

<sup>13</sup> Förvaltningsrätten i Stockholms domar i målen 18862-21 och 20935-21.

kurstillfället tillsvidare- samt säsongsgarantier ställda av Gar-Bo Försäkring på sammanlagt 89 600 000 kronor.

Konsekvenserna av Deturs konkurs går ännu inte till fullo att analysera. Kammarkollegiet har upplyst att de börjat fatta beslut om ansökningar om ersättning från resegarantin men att beslut om samtliga ansökningar kommer att dröja. Det kan emellertid noteras att Konsumentverket mottog 120 anmälningar om sen eller utebliven betalning från Detur under 2022, och den 12 oktober 2022 meddelade verket ett vitesföreläggande mot Detur. Det gick ut på att då berörda resenärer via mejl ska få besked om att deras paketresa ställts in, information om att Detur utan onödigt dröjsmål och senast inom 14 dagar ska betala tillbaka det som resenären har betalat för resan. Konkursen har medfört vissa konsekvenser för resegarantimarknaden, vilket behandlas i det följande kapitlet.

Att covid-19-pandemin skakat om paketresemarknaden kan också iakttagas genom statistiken över utbetalningar till resenärer från resegarantin. Under åren 2008–2015 har utbetalningarna ur resegarantin i genomsnitt uppgått till cirka 865 000 kronor per år.<sup>14</sup> Mellan 2016 och 2022 utbetalades totalt 67 302 747 kronor ur resegarantier, dvs. omkring 9,6 miljoner kronor per år.<sup>15</sup>

#### 4.3.7 Resegarantimarknaden

Av den statistik som Kammarkollegiet för framgår att en mycket liten andel av resegarantierna ordnas genom deponerade medel. Statistiken visar därutöver att betalningsutfästelser är den dominerande formen för att ordna resegaranti. I augusti 2022 var det endast tre bolag som ordnade resegaranti genom försäkring: The Walt Disney Company Ltd och två andra bolag inom samma koncern. Flera försäkringsbolag har dock tidigare varit aktiva på den svenska resegarantimarknaden och ställt ut betalningsutfästelser för arrangörers räkning. För närvarande är det dock endast två försäkringsbolag som fortfarande erbjuder denna tjänst, dock i begränsad omfattning.

I december 2021 hade 24 aktörer ställt ut minst en betalningsutfästelse.<sup>16</sup> Bland dessa återfinns de stora svenska bankkoncernerna. En av de större svenska aktörerna är Atradius, som ställer garantier

---

<sup>14</sup> SOU 2016:84, s. 81.

<sup>15</sup> Uppgifter från Kammarkollegiet.

<sup>16</sup> Siffran inkluderar diverse filialer till en och samma bank och försäkringsbolag.

till främst större aktörer. Flera mindre och medelstora arrangörer ordnar resegaranti från Gar-Bo Försäkring genom försäkringsförmedlaren Vector Nordic. Vector Nordic, grundat 2015 av SRF, är resebranschens egen försäkringslösning för resegarantier och andra garanti-krav. Som anknuten försäkringsförmedlare till Gar-Bo Försäkring AB erbjuder Vector resebyråer och arrangörer i Norden säkerheter för i första hand resegarantier men även för de garantier som IATA och SilverRail kräver.

I spåren av Thomas Cook-konkursen och covid-19-pandemin har flera garantigivare dragit sig ur den svenska marknaden. Enligt uppgifter från SRF har marknaden för att köpa resegarantier blivit snävare i spåren av covid-19-pandemin och i princip är endast Gar-Bo/Vector Nordics lösning tillgänglig för små- och medelstora arrangörer. Denna bild har bekräftats av företrädare från Vector Nordic, som påtalat att bristen på konkurrens från andra aktörer är ett problem för den svenska resegarantimarknaden.

I december 2022 meddelade Vector Nordic sina kunder i Norden och i Estland att man inte lyckats ordna återförsäkring för sina resegarantier. Vector Nordic har satt en gräns för enskilda garantier på 30 miljoner kronor. Detta innebär att arrangörer som beroende på säsongsvariationer behöver öka sina garantier över denna gräns blir nekade. Även de arrangörer som behöver förnya sin löpande garanti över 30 miljoner kronor kommer också bli nekade. Enligt SRF:s bedömning berör gränsen på 30 miljoner kronor ett tjugotal arrangörer med en sammanlagd garanti på 950 miljoner kronor.

Utredningen har varit i kontakt med några medelstora paketarrangörer vars resegarantier överstiger 30 miljoner och som tidigare ordnade resegaranti genom betalningsutfästelser från Gar-Bo. Den bild som förmedlats är att bolagen har mycket svårt att hitta alternativ till Gar-Bo/Vectors betalningsutfästelser.

Norge och Tyskland har eller hade nyligen resegarantisystem som huvudsakligen grundades på individuella garantier. Den bild som utredningen fått av resegarantimarknaden i Norge och Tyskland är att den liknar den svenska, dvs. att vissa reseaktörer har svårt att kunna ordna resegarantier. I Tyskland var det dåliga utbudet av resegarantier, och svårigheterna för vissa arrangörer att ordna en garanti, också en av anledningarna till att man reformerade hela resegarantisystemet och numera har en resegarantifond.

## 5 Internationell jämförelse

### 5.1 Inledning

Enligt kommittédirektiven ska utredningen inhämta information om nationella resegarantisystem från de nordiska länderna och från de andra EU-länder som utredaren bedömer vara av intresse i sammanhanget.

Sammanfattningsvis kan konstateras att i 21 medlemsstater organiseras skyddet vid obestånd av sektorn själv, antingen genom privata garantifonder, försäkringsbolag, en kombination av båda eller andra former av privata arrangemang, såsom bankgarantier.<sup>1</sup> Två medlemsstater (Finland och Portugal) har inrättat en garantifond i form av ett offentligt organ. Fyra medlemsstater (Tjeckien, Danmark, Malta och Polen) och Förenade kungariket har ett blandat system, vilket utgörs av en form av privat säkerhet som kompletteras med en offentligt förvaltd garantifond (dubbla skikt) eller att garantifonderna förvaltas av offentlig-privata institutioner.

I det följande beskrivs och analyseras resegarantisystemen översiktligt i några europeiska länder. Vidare redovisas hur systemen i Danmark, Norge, Finland samt Nederländerna, Tyskland och Förenade kungariket är uppbyggda.

### 5.2 Danmark

#### 5.2.1 Rejsegarantifonden

Systemet för insolvensskydd i Danmark består av en kombination av individuella garantier och en obligatorisk fond. Fonden har i sin tur två delar. För paketresor och sammanlänkade researrangemang finns

---

<sup>1</sup> Se till det följande avsnitt 4 i kommissionens rapport om tillämpningen av paketresedirektivet från den 26 februari 2021 (COM (2021) 90).

en paketresefondskassa och för flygresor en flygresefondskassa. Det föreligger registreringsplikt för reseaktörerna och ett krav för registreringen är att tillhandahålla en garanti. Garantin kan ställas ut av en bank, ett försäkringsbolag, genom kontodeposition eller deposition av andra tillgångar. Bankgarantier var 2018 den vanligaste säkerheten. Resegarantifonden är en privat institution. Fonden administrerar och finansierar även en reseklagandenämnd (1 § tredje stycket lov om rejsegarantifond [rejsegarantifondsloven]). Fonden är fullt uppbyggd när den uppgår till 50 miljoner danska kronor (dkr). Den byggs upp genom att arrangörer betalar ett bidrag om 20 dkr per kund, men detta har under många år inte varit nödvändigt. 2018 bedömdes fonden vara fullt uppbyggd och aktörerna betalade därför endast en administrationsavgift till fonden.<sup>2</sup>

Kraven på de individuella garantierna framgår av 8 § fjärde stycket rejsegarantifondsloven och bestäms utifrån omsättningen, beräknat på de fyra senaste kvartalen. Är omsättningen inte över 1 miljon danska kronor finns inget krav på garanti. Vid en högre omsättning beräknas garantin enligt följande.

- 1–5 miljoner: 150 000 dkr,
- 5–10 miljoner: 300 000 dkr,
- 10–15 miljoner: 600 000 dkr,
- 15–50 miljoner: 900 000 dkr,
- 50–100 miljoner: 1 350 000 dkr,
- 100–250 miljoner: 1 800 000 dkr, och
- mer än 250 miljoner: 2 250 000 dkr med ett tillägg om 1 miljon dkr för varje 100 miljoner som överstiger denna omsättning.<sup>3</sup>

Fonden kan kräva en förhöjd garanti från en arrangör eller en förmedlare för en utländsk arrangör om fonden bedömer att det finns särskild risk för att fonden kommer att lida förlust (19 §). Motsatsen gäller för en arrangör med tillfredsställande ekonomi. En sådan aktör kan även helt befrias från kravet på att ställa individuell garanti och ge bidrag (14 §).

---

<sup>2</sup> SOU 2016:84, s. 104.

<sup>3</sup> Utredningen kan konstatera att i procent av årsomsättningen varierar garantibeloppen betydligt, från 15 procent för ett företag med en årsomsättning på 1 miljon dkr till 0,72 procent för ett företag med en årsomsättning på 250 miljoner dkr.

Paketreserefondskassan används när den ställda garantin inte är tillräcklig för att ersätta kunderna för det fall att resan ställs in som en konsekvens av arrangörens insolvens.

### 5.2.2 Flygrejsefondskassan

När en flygtransportarrangör går i konkurs används flygresefondskassan, som startades under 2010. Kassan finansieras genom att flygtransportleverantörer avkrävs ett bidrag om 2 dkr per avresande från en dansk flygplats till en utländsk eller inhemsk destination (9 b §). Fonden är fullt uppbyggd när den uppgår till 100 miljoner dkr. Så länge inga konkurser som leder till utbetalningar av fonden sker pausas kraven på bidrag till fonden. Minskas fondkapitalet till följd av utbetalningar aktiveras bidragskravet återigen (9 b §).

En tydlig skillnad jämfört med det svenska resegarantisystemet är alltså att det danska systemet i viss omfattning ersätter reguljärflygspassagerare om flygbolaget går i konkurs. Flygpassagerarens absoluta skydd är dock begränsat till fall då resan har påbörjats och passageraren har en giltig hemresebiljett. I detta fall ordnar fonden med passagerarens hemtransport. Fonden kan även ge ersättning till en resenär för en förskottsbetalad resa från en dansk flygplats till en utländsk destination som inte påbörjats, förutsatt att det finns tillräckliga medel i flygresefonden efter kostnader för hemtransporter. Finns inte sådana medel görs en kvotering, varvid passageraren betalar en självrisk om 1 000 dkr (5 a §).

### 5.2.3 Paketresedirektivet och covid-19-pandemin

Det danska resegarantisystemet fungerade väl i många år och Danmark gjorde inte några större ändringar vid genomförandet av paketresedirektivet. Till följd av konkursen i Thomas Cook och covid-19-pandemin fick resegarantifonden en statsskuld som 2020 uppgick till 125 miljoner dkr. I denna summa ingår att fonden täcker avbokningar, inte endast inställda resor till följd av arrangörens insolvens, samt värdebevis.<sup>4</sup>

Det var under 2020 tio konkurser som medförde utbetalning från fonden. Den samlade nettoutgiften för dessa var drygt 93 miljoner dkr

---

<sup>4</sup> Reisegrantiutvalgets rapport den 9 november 2021, s. 67.

varav cirka 92 miljoner dkr belastade paketresefondskassan och 414 000 dkr belastade flygresefondskassan.

Myndigheterna påbörjade ett arbete med ett hjälppaket som syftade att stötta paketreseföretagen, som enligt lagen är förpliktade att återbetala alla avbokningar på grund av myndigheternas reseavrådan. Detta medförde att resegarantifondsloven ändrades flera gånger.

En av dessa ändringar var att fonden numera ska ge lån till resebyråerna om extraordinära omständigheter medför att paketresor ställs in i stor omfattning. Handels- och industriministern beslutar om det föreligger extraordinära omständigheter och covid-19-pandemin bedömdes som sådan. I maj 2020 bestämdes att staten skulle ge individuella lån till arrangörer upptill 600 miljoner dkr. Vidare beslutades att staten skulle ge ett tillskott till paketresefondskassan på 125 miljoner dkr samt en förlustram på 300 miljoner dkr för de ovan nämnda lånen. Resegarantifonden vick vidare ett tillskott från staten på 2,4 miljoner dkr för att kunna täcka administrationen av de merkostnader som följer av covid-19-pandemin.<sup>5</sup>

#### 5.2.4 Återbetalningar och värdebevis

Rejsegarantifonden kan även ge resenären skälig ersättning för förluster på grund av en arrangörs ekonomiska förhållanden (5 § femte stycket resegarantifondsloven). Företrädare för fonden har angett att fonden ersätter resenärer som vid arrangörens konkurs har obetalda återbetalningskrav samt värdebevis. Fonden ersätter därutöver resenärer som vid arrangörens konkurs innehar ett presentkort som inte har utnyttjats.<sup>6</sup>

### 5.3 Norge

#### 5.3.1 Dagens system

Insolvensskyddet i Norge består av individuella garantier och en obligatorisk fond. Storleken på garantin beslutas av fonden utifrån arrangörens månadsomsättning, enligt en beräkning som är angiven i föreskrift.

---

<sup>5</sup> Rejsegarantifondens årsrapport 2020, s. 10.

<sup>6</sup> Värdebevis som inte utgör kompensation för en inställd resa kallas fortsättningsvis presentkort.

Den norska resegarantifonden (Reisegarantifondet) är en stiftelse. Styrelsen består av tre personer, varvid Barne- og familjdepartementet utnämner ordföranden och en ledamot och huvudorganisationen Virke utnämner den tredje.<sup>7</sup>

Den som säljer garantipliktiga tjänster måste vara medlem i resegarantifonden och betala årsavgift. Årsavgiften uppgår till mellan 2 000 och 70 000 norska kronor (nkr), beroende om omsättning (8 § pakkereiseforskriften). Årsavgiften ska täcka driften av fonden samt upprätthålla fondens egna kapital. Det egna kapitalet ska uppgå till minst 15 miljoner nkr (15 §).

Den individuella resegarantin beräknas på en månadsbudget eller på den faktiska garantipliktiga omsättningen. Garantipliktig omsättning sätts till genomsnittet av budgeterat garantipliktig omsättning för tre sammanhängande kalendermånader för kommande år, där den andra månaden är den med årets högsta budgeterade och garantipliktiga omsättning.

Resegarantins storlek framgår av 3 § pakkereiseforskriften. Garantin beräknas enligt följande.

- 100 procent av garantipliktig omsättning under 2 miljoner nkr,
- 75 procent av garantipliktig omsättning mellan 2 och 5 miljoner nkr, och
- 50 procent av garantipliktig omsättning mellan 5 och 10 miljoner nkr.

Om den garantipliktiga omsättningen är 10 miljoner nkr eller högre fastställs garantin enligt en formel som bl.a. tar hänsyn till vad som tas ut i deposition av kunden och hur lång tid i förväg kunden krävs på slutbetalning. Utgångspunkten i den formeln är X, som står för den månad på året med högst omsättning. Därutöver läggs till ett belopp på 25 procent av den garantipliktiga omsättning som avser att täcka hemtransporter av passagerare. Pakkereiseforskriften innehåller även en möjlighet att fastställa en högre eller lägre garanti beräknat utifrån risken att arrangören kommer att bli insolvent och risken för att garantin inte kommer att täcka alla resenärers krav (4 och 5 §§).

---

<sup>7</sup> Resisegarantiutvalgets rapport, s. 6.

### 5.3.2 Förslag till reformer

Det norska resegarantisystemet har nyligen utvärderats. En expertgrupp (utvalg) tillsattes av Barne- og familiedepartementet för att göra en utvärdering av delar av systemet. Den 9 november 2021 redovisade utvalget sina förslag.

I utredningen konstaterades att dagens system visat sig ha flera svagheter. Systemet upplevs som dyrt för näringsidkare, som måste ordna garanti baserat på omsättningens storlek samtidigt som ställda garantier vid enskilda tillfällen har varit otillräckliga. Såväl Thomas Cook-konkursen som covid-19-pandemin synliggjorde att det kan uppstå situationer som systemet i dag inte tar höjd för.

Utredningen tog fram åtta modeller varvid man föreslog att systemet utformades enligt modell tre. Modellen fördelar risken på individuella garantier och en kollektiv fond, men utgår från att den individuella garantin sätts ned väsentligt. Den återstående risken bärs av en kollektiv fond. Denna fond finansieras genom att arrangören kräver in ett bidrag från de resande för varje såld paketresa. Utredningen föreslår att fonden ska uppgå till 350 miljoner nkr, vilket är en väsentlig höjning jämfört med dagens ordning. Enligt förslaget kommer fonden byggas upp med 50 miljoner nkr om året vid ett bidrag på 0,38 procent per resa. Under uppbyggnadsperioden föreslås att arrangörerna till 100 procent ställer individuella garantier för sin verksamhet, men att denna reduceras i takt med att fondkapitalet ökar.

### 5.3.3 Återbetalningar och värdebevis

Barne- og familiedepartementet bedömde att resegarantin inte omfattar återbetalningskrav för resor som ställts in till följd av covid-19-pandemin, och där arrangörens insolvens uppstått senare än vid tillfället för den inställda resan. Stortinget beslutade dock den 23 februari 2021 om en kompensationsordning som syftade till att kompensera resenärer med sådana oskyddade betalningskrav. Kompensationsordningen omfattar 75 miljoner nkr.<sup>8</sup>

Utredningen bedömde att goda argument talar för att ovan nämnda avbeställningstillfällen bör omfattas av resegaranti. Utredningen föreslog dock att Norge bör arbeta för att paketresedirektivet ändras på det sättet att det av ordalydelsen i artikel 17 klart framgår att även åter-

---

<sup>8</sup> Midlertidig forskrift om kompensasjon til reisende – udekkede tilbakebetalingskrav.

betalningskrav på grund av resor som blivit inställda före arrangörens konkurs omfattas av resegarantin.<sup>9</sup>

## 5.4 Tyskland

### 5.4.1 Tidigare ordning

Tidigare ordnades resegarantier i Tyskland i huvudsak med hjälp av bankgarantier eller försäkring, varvid försäkring var det vanligaste. Systemet byggde på en försäkringsmarknad där reseföretagen tecknade försäkringar med resenären som förmånstagare.<sup>10</sup>

Systemet innehöll ett tak på 110 miljoner euro per räkenskapsår, vilket bedömdes vara tillräckligt för att täcka alla utbetalningar som kunde uppstå inom ett år. När Thomas Cook Germany blev tvångslikviderat den 1 december 2019 blev 140 000 tyska resenärer strandsatta utomlands. Bolaget hade en försäkring hos Zurich Versicherungen-totale. Försäkringsbolaget mottog krav på 287,4 miljoner euro, men eftersom lagen begränsade bolagets förpliktelser till 110 miljoner euro blev endast det beloppet utbetalt. Mellanskillnaden täcktes av tyska staten.

### 5.4.2 Nytt resegarantisystem

I november 2021 ändrades den tyska lagen. Lagändringen innebär en total revidering av det tyska resegarantisystemet och går i riktning mot en kollektiv fond på 750 miljoner euro. Följande kan sägas om bakgrunden till den nya fonden. Den 23 september 2019 ansökte Thomas Cook, världens äldsta reseföretag, om konkurs i Förenade kungariket. De tyska filialerna drogs in i konkursen och behövde avboka resor som helt eller delvis betalats för. Ett stort antal resenärer som påbörjat sina resor blev hämtade från olika semesterorter. Några månader senare skakade covid-19-pandemin om resebranschen. Som ett resultat av detta drog sig försäkringsbolag och banker undan från resegarantimarknaden eller begärde högre premier. Båda händelserna har visat på ett behov av att förbättra det tidigare systemet för rese-

---

<sup>9</sup> Resegarantiutvalgets rapport, s. 118.

<sup>10</sup> SOU 2016:84, s. 104 f.

garanti vid händelse av en arrangörs konkurs. Som ett resultat beslutade den federala regeringen att reformera systemet.<sup>11</sup>

Tyska myndigheter undersökte ordningen i Förenade kungariket, Norge, Danmark, Österrike och Nederländerna och kom fram till att det endast var en kollektiv fond som kunde säkra resenärerna utan behov av statlig involvering vid stora konkurser. Vid valet mellan en statlig och en privat fond föll valet på en privat sådan eftersom det inte bedömdes vara en statlig uppgift med insolvensskydd.<sup>12</sup>

Företag med en årlig omsättning under 10 miljoner euro har möjlighet att ingå avtal med fonden (Deutscher Reisesicherungsfonds (DRSF) eller att ordna en individuell garanti enligt äldre modell. Företag med en högre omsättning kan endast försäkra sig genom fonden. På detta sätt försöker man eftersträva en flexibilitet för mindre företag där en individuell garanti kan vara tillräcklig, men för större företag var fokuset att uppnå en säker lösning.

Fonden drivs av ett bolag som upprättats och ägs av olika tyska branschorganisationer inom resenäringen med DRV (den tyska närings- och arbetsgivarorganisationen för resebranschen) är majoritetsägare med 78 procent av aktierna.

För att bygga upp fondkapitalet är fonden enligt lag skyldig att belasta paketarrangörer med minst en procent av arrangörens årsomsättning för paketresor. Tyska myndigheter förväntar sig att fonden ska klara att täcka alla stora insolvenshändelser före utgången av 2027, men innan fonden är stor nog kan fonden ta upp statsgaranterade lån vid stora konkurser. Tyskland fick den 9 juli 2021 godkänt av EU-kommissionen att ställa statsgaranti för lån och fonden måste betala en årlig garantipremie till staten. Bestämmelsen om det statliga skyddet (22 § Reisesicherungsfondgesetz) anger att så länge resegarantifonden inte har tillräckliga tillgångar för att täcka de utgifter som kan uppstå ska Förbundsrepubliken Tyskland garantera de lån som är nödvändiga för fonden att ta upp för att täcka mellanskillnaden mellan ersättningskraven och tillgångarna i fonden samt den individuella garanti som bolaget ställt.

Fonden ska som minst kunna täcka en konkurs hos den paketresearrangör i Tyskland med störst omsättning, när denna konkurs sker samtidigt som en konkurs med en paketresearrangör med medelhög omsättning. Om dessa två tillsammans utgör mindre än 15 pro-

---

<sup>11</sup> <https://drsf.reise/geschichte-des-drsf/>, 2023-04-13.

<sup>12</sup> Resegarantiutvalgets rapport, s. 92.

cent av den totala omsättningen av den tyska resemarknaden ska flera företag räknas in till dess en marknadsandel på 15 procent täcks. Som grund för målkapitalet ligger att ersättningskraven som ska säkras motsvarar 22 procent av paketresearrangörens årsomsättning. Med andra ord utgör fonden den samlade årliga omsättningen av paketresor i Tyskland  $\times 0,22 \times 0,15$ .

Vid sidan av fonden ska arrangörerna också ordna individuella garantier, som uppgår till mellan 5–9 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen. Nivån på garantin bestäms efter en uträkning av reseaktörens risk.

### 5.4.3 Återbetalningar och värdebevis

Till följd av covid-19-pandemin bedömde tyska myndigheter i april 2020 att paketresor till ett belopp om sex miljarder euro hade bokats före 8 mars 2020. Den större delen av detta belopp blev återbetalt, men det uppskattades att arrangörer skulle ställa ut värdebevis till ett belopp om 1,5 miljarder euro för de återstående inställda paketresorna. Den 31 juli 2020 godkände EU-kommissionen ett tyskt garantipaket på 840 miljoner euro i syfte att garantera dessa värdebevis.<sup>13</sup> Enligt uppgifter från DRSF omfattas inte andra värdebevis än s.k. ”corona-vouchers” av resegaranti.

Återbetalningskrav täcks av den tyska resegarantin. § 651r BGB, som är den tyska motsvarigheten till 6 § resegarantilagen, ändrades nyligen för att klargöra att det inte krävs att det är arrangörens insolvens som orsakade att reseavtalet inte fullgörs, utan att resegarantin även omfattar situationer där arrangören blir insolvent efter att ha ställt in en resa av någon annan anledning. Klargörandet skedde genom att § 651r BGB numera anger att arrangören ska säkerställa att resenären får återbetalt vad resenären betalat för resan ”vid händelse av” (im fall) arrangörens insolvens, i stället för den tidigare lydelsen ”till följd av” (infolge) arrangörens insolvens. Vid lagstiftningsarbetet noterades att uttrycket ”som en följd av arrangörens obestånd” visserligen används i artikel 17.1 paketresedirektivet, men att uttrycket ”vid händelse av” används i artikel 17.2 och i skäl 39.<sup>14</sup> Att återbetal-

---

<sup>13</sup> €840 million German guarantee scheme (europa.eu).

<sup>14</sup> Deutscher Bundestag, Drucksache 18/10822, 18. Wahlperiode, s. 87 f.

ningskrav omfattas av resegarantin ansågs därför vara i linje med paketresedirektivets krav.

## 5.5 Finland

### 5.5.1 Dagens system

Paketresereguleringen administreras i Finland av Konkurrens- och konsumentverket (KKV). Blir arrangören insolvent efter att paketresan har startat är det KKV som organiserar hemresa.

Paketresearrangörer och aktörer som underlättar anskaffning av sammanlänkade researrangemang ska ordna säkerhet som säkerställer återbetalning av betalningar för paketresor som gjorts av resenärer eller för deras räkning till den del som tjänsterna enligt avtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens. Om transport av resenärer inbegrips i paketreseavtalet, ska säkerheten också täcka hemtransport av resenärerna (3 § lagen om leverantörer av kombinerade resetjänster [921/2017]). Säkerheter ska godkännas av KKV och som sådan godtas borgen, annan garantiförpliktelse eller försäkring (4 §).

KKV:s uträkning av garantibeloppet är inte regelfäst och formerna är hemliga. KKV tar utgångspunkt i inhämtade data från arrangörerna enligt ett visst schema, dialog med arrangörerna, månaderna med högst nivå av förhandsbokningar, omsättning samt betalningsvillkor. Därtill läggs ett garantibelopp för hemresa till.<sup>15</sup>

Enligt KKV:s egen värdering tar uträkningen hänsyn till så många variabler att uträkningarna ger träffande resultat och relativt få överklagar bedömningen.<sup>16</sup> Under normala förhållanden har det totala beloppet av säkerheter under högsäsonger varit cirka 250 miljoner euro.<sup>17</sup>

I tillägg till garantin betalar arrangörerna två avgifter. Den ena avgiften ska täcka KKV:s arbete med tillsyn och arbete vid insolvens. Avgiften fastställs mot bakgrund av garantibeloppet året före (3 § lagen om tillsyns- och insolvensavgift för leverantörer av kombinerade resetjänster [922/2017]). Den högsta avgiften är för närvarande 4 050 euro och gäller för aktörer med ett garantibelopp över 10 miljoner euro.

---

<sup>15</sup> Resegarantiutvalgets rapport, s. 75f.

<sup>16</sup> Resegarantiutvalgets rapport, s. 76.

<sup>17</sup> RP 234/2021 rd, s. 5.

Den andra avgiften är en s.k. insolvensavgift. KKV får inom ramen för statsbudgeten betala kostnader för hemtransporter av statens medel, om det är nödvändigt för en snabb hemtransport av resenärer. KKV får även inom ramen för statsbudgeten betala resenärers andra fordringar av statens medel, om den ställda säkerheten inte räcker till för betalning av alla fordringar eller om fordringarna inte kan betalas ur säkerheterna utan onödigt dröjsmål efter resenärens begäran. Kostnaderna för hemtransporter och ersättningar som betalats till resenärer ersätts till staten ur säkerheterna (11 § lagen om leverantörer av kombinerade resetjänster).

Insolvensavgiften beräknas som en procent av omsättningen (3 § lagen om tillsyns- och insolvensavgift). Den procentuella andelen av avgiften är 0,024 procent av den föregående avslutade räkenskapsperiodens omsättning i försäljningen av kombinerade resetjänster.

### 5.5.2 Resegarantisystemet har nyligen granskats

Det nuvarande resegarantisystemet bygger på ett förslag från en arbetsgrupp. På grundval av arbetsgruppens förslag överlämnades en proposition till riksdagen som godtog förslaget. Genom det lagförslaget breddades definitionen av paketresor samt infördes det nuvarande systemet med tillsyns- och insolvensavgift. Arbetsgruppen hade till uppgift att utreda olika sätt att utveckla systemet med säkerheter inbegripet det nuvarande systemet med säkerheter samt att skriva sina eventuella förslag i formen av en regeringsproposition.<sup>18</sup>

Arbetsgruppen granskade system som baserade sig på fonder av olika slag. Ett problem förknippat med en egen fond för resebyråbranschen var att modellen inte beaktar faktiska risker för företags insolvens och att kapitalet måste vara tillräckligt stort för att täcka åtminstone en stor aktörs insolvens. Modellen ansågs också kunna ge upphov till hinder för inkomst och konkurrens i branschen, om fonden på marknadsvillkor fattar beslut om vilka som godkänns som medlemmar i fonden. Ett motsvarande projekt hade tidigare misslyckats på grund av meningsskiljaktigheter inom resebyråbranschen som gällde fondens mål och handlingssätt.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> RP 120/2017 rd.

<sup>19</sup> RP 120/2017 rd. s. 28.

För 2019 var det totala beloppet av tillsynsavgifter cirka 591 300 euro. Det beräknade beloppet för 2020 var 606 000 euro, och för 2021 var det 530 000 euro.

Den räkenskapsperiod som avslutas 2020 skulle ha varit den första räkenskapsperioden för vilken avgiften hade tagits ut. Det beräknade totala beloppet av insolvensskyddsavgifter för 2020 skulle ha varit cirka 162 400 euro, och för 2021 skulle det vara cirka 50 000 euro. Lagen om tillsyns- och insolvensavgift ändrades genom en lag om tillfällig ändring som trädde i kraft den 1 november 2021. Enligt lagen tar inte KKV ut någon tillsyns- eller insolvensavgift för 2020.<sup>20</sup>

### 5.5.3 Återbetalningar och värdebevis

I Finland gjordes en tillfällig ändring av lagen om leverantörer av kombinerade resetjänster, som gäller från den 26 oktober 2020 till 31 december 2022. Ändringen innebär ett tillägg till lagen i 10 a §. Enligt den tillfälligt ändrade lagen kan resenärer inom ramen för statsbudgeten av statens medel ersättas för en betalning som en arrangör är skyldig att återbetala eller för ett värdebevis som en resenär tagit emot som alternativ till återbetalning, om annulleringen av paketresan beror på oundvikliga och extraordinära omständigheter som orsakats av covid-19-epidemin. Ersättning kan betalas efter det att arrangören försatts i konkurs. En resenär kan emellertid inte få ersättning på detta sätt samtidigt som den får ersättning från kreditgivaren.

## 5.6 Nederländerna

### 5.6.1 Olika resegarantisystem

I Nederländerna finns i huvudsak två olika resegarantisystem. Den första typen av system bygger på att en organisation mottar betalning från kunden och för vidare summan till arrangören när resan är avslutad. Skulle arrangören bli insolvent under tiden däremellan, och resan därmed inte bli av, förs pengarna i stället tillbaka till resenären. En sådan organisation är STO Garant.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> RP 234/2021 rd. s. 4.

<sup>21</sup> STO\_Garant\_Guarantee\_scheme.pdf (sto-garant.nl).

Den andra typen av resegarantisystem omfattar tre olika kollektiva fonder. VZR Garant och GGTO har mindre arrangörer som deltagare, medan Stichting Garantiefonds Reisgelden (SGR) är störst och har de största arrangörerna som deltagare.

Garantin från VZR Garant är begränsad till 12 500 euro per resande med undantag för hemresor.<sup>22</sup> För att bli medlem i VZR Garant måste arrangören kunna uppvisa vissa krav på soliditet. Registreringspremien kostar 400 euro. Därutöver betalar arrangörer som blir medlemmar i organisationen en årlig avgift på 0,14 procent av den riskbärande omsättningen, minst 350 euro. Denna avgift syftar till att upprätthålla garantisystemet. Slutligen betalar medlemmarna en riskpremie på 0,36 procent av den riskbärande omsättningen i syfte att kompensera för eventuella förluster.

Garantifonden GGTO har 342 medlemmar och kräver 7,5 euro per resande. I likhet med VZR Garant är garantin begränsad till 12 500 euro per resande.<sup>23</sup> Medlemmarna i GGTO betalar förutom registreringsavgiften på 400 euro ett årligt bidrag på 0,125 procent av den riskutsatta omsättningen föregående räkenskapsår, dock minst 250 euro.<sup>24</sup> För att bli medlem i GGTO ställs vissa krav på solvens och likviditet, och därutöver krävs att bolagets riskbärande omsättning under det senaste räkenskapsåret inte överstiger en miljon euro. GGTO kan därför sägas vara en fond för mindre arrangörer.

Slutligen finns SGR-fonden. De flesta större arrangörer är medlemmar i SGR. SGR är en stiftelse som grundades 1983. SGR har sedan dess hjälpt över 140 000 resenärer, betalat ut över 50 miljoner euro och varje år är 1,8 miljoner resor täckta av SGR:s garanti. SGR har omkring 600 medlemmar, varav TUI är den största och står för runt 25 procent av resorna som täcks av SGR:s garanti. Omsättningen för SGR:s medlemmar uppgick 2019 till omkring fyra miljarder euro. Även SGR tillämpar ett ersättningstak på 12 500 euro per resande. För närvarande har fonden ett eget kapital på 88 miljoner euro.<sup>25</sup>

SGR:s modell för resegarantier består av en kombination av individuella garantier och en fond. Arrangörerna ställer säkerhet, främst i form av bankgarantier, för mellan 1,5 och 10 procent av omsättningen (beräknad enligt en viss modell). Därutöver betalar resenärerna fem euro per bokning till fonden.

---

<sup>22</sup> [https://vzr-garant.nl/public/pdf/VZR\\_Garant\\_Guarantee\\_Scheme\\_version1.1.pdf](https://vzr-garant.nl/public/pdf/VZR_Garant_Guarantee_Scheme_version1.1.pdf).

<sup>23</sup> GGTO - Garantieregeling v4-0.pdf (stichting-ggto.nl).

<sup>24</sup> GGTO - Tarieven voor deelnemers v4-0.pdf (stichting-ggto.nl).

<sup>25</sup> Resisegarantiutvalgets rapport, s. 98.

## 5.6.2 Värdebevis

Nederländerna beviljade ett lån på 165 miljoner euro för att stödja de fem nederländska garantifonder som tillhandahåller garantisystem för arrangörer av paketresor. Syftet med detta statliga stöd är att tillföra fonderna likviditet för att säkerställa att täckningen är tillräcklig för alla betalningar till resenärer i händelse av arrangörers obestånd, inbegripet återbetalning av ”corona-värdebevis”.

Från och med den 16 mars 2020 har SGR beslutat att SGR-deltagare får utfärda ”Resebevis med SGR-garanti” under vissa förutsättningar. Dessa värdebevis kunde utfärdas till och med den 31 mars 2021, men endast för resor som:

- omfattas av SGR-garantin;
- redan bokats under eller före 2020;
- ha ett avresedatum före den 30 april 2021, med hänsyn till högst 30 dagars avbokning från den 31 mars 2021;
- och som har blivit eller kommer att ställas in av resebolaget på grund av covid-19.

## 5.7 Förenade Kungariket

I Förenade kungariket är paketresedirektivet genomfört genom The Package Travel and Linked Travel Arrangements Regulations 2018. Enligt lagen måste arrangören säkerställa alla resenärens betalningar samt hemresa (19 §). Resegaranti kan ställas genom bonding (betalningsförpliktelse), försäkring eller deponerade medel (20–24 §§). Detta gäller emellertid inte om arrangören har Air Travel Organiser Licence (ATOL). Det finns således ett resegarantisystem för resor som innehåller flygresor och ett för resor som inte innehåller flygresor.

Innehåller paketresan en flygresa är arrangören skyldig att delta i ATOL-systemet, som är uppbyggt kring en fond som administreras av Civil Aviation Authority (CAA). ATOL-systemet finansieras genom att arrangörer betalar en avgift på 2,50 pund per resa. CAA ansvarar för fonden och utbetalar pengar till resenärer och ombesörjer hemresor.

För att få bli medlemmar i ATOL krävs att arrangörerna uppfyller vissa finansiella kriterier. För nya medlemmar krävs också ytterligare

säkerhet (bonding) med 15 procent av omsättningen och minst 50 000 pund.<sup>26</sup> Detsamma gäller för arrangörer som där CAA anser att arrangörens risk motiverar en förhöjd garanti.

När en ATOL-ansluten arrangör går i konkurs förbrukas den individuella försäkringen först och därefter fonden.

2018 hade ATOL-fonden ett kapital på 170 miljoner pund. Kapitalet sjönk betydligt efter konkursen i Thomas Cook och uppgick 2019/2020 till 45 miljoner pund.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Requirement for bonding and other forms of security ATOL Policy and Regulations 2016/02.

<sup>27</sup> ATT Annual Report & Accounts 2020 (caa.co.uk), s. 18.



## 6 Återbetalningskrav och värdebevis

### 6.1 Inledning och uppdraget

När paketresedirektivet utarbetades var det ingen som förutsåg att turismen i praktiken skulle upphöra till följd av en pandemi som covid-19-pandemin. När detta blev verklighet rådde det globalt sett en situation där arrangörer på grund av reserestriktioner var tvungna att betala tillbaka förskottsbetalningar för både de resor som de själva ställde in och de resor som resenärerna avbeställde. Vissa av dessa återbetalningar gjordes senare än vad paketreselagen kräver eller med värdebevis.

I resegarantilagen ges resenärerna rätt till ersättning när det står klart att en resetjänst inte kommer att fullgöras inom skälig tid och det är sannolikt att det beror på insolvens hos arrangören. Det krävs alltså att det är insolvensen som gjort att arrangemanget ställts in. Är den direkta orsaken till att en resa ställs in t.ex. en pandemi kan det hindrets varaktighet orsaka att arrangören blir insolvent. I en sådan situation gäller inte resegarantin.

I utredningens uppdrag ligger bl.a. att bedöma om det finns skäl att förändra det nuvarande resegarantisystemet, t.ex. genom att utvidga systemet till att omfatta även situationer där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens, inklusive situationen då en resenär mottagit värdebevis som ersättning för en inställd paketresa och paketresearrangören därefter hamnar på obestånd.

## 6.2 Något om omfattningen av direktivet

Det finns vissa utmaningar beträffande behandlingen av värdebevis och återbetalningskrav i dagens system. De kan kortfattat beskrivas enligt följande.

Artikel 17.1 i paketresedirektivet föreskriver att medlemsstaterna ska se till att arrangörer ställer säkerhet för återbetalning av alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av arrangörens obestånd.

En strikt tolkning av ordalydelsen i direktivet innebär att de säkerheter som arrangörerna ställt till Kammarkollegiet inte kan användas för att täcka resor som ställts in på grund av covid-19-pandemin. Detta gäller även när arrangören senare konstateras vara insolvent och försätts i konkurs. Om arrangören inte har gjort återbetalningar för resor som arrangören ställt in före insolvensen, förblir ersättning till dessa resenärer obetald. Detsamma gäller värdebevis som resenären godtar i stället för återbetalning.

En vidare tolkning av direktivet innebär i stället att garantierna som arrangörerna ställt kan användas för att betala ersättning till resenärer som har fått sina resor inställda till följd av covid-19-pandemin eller har oanvända värdebevis vid arrangörens insolvens.

Vilken metod som ska användas vid tolkningen av paketresedirektivet är inte slutligt avgjort av unionsdomstolen.

## 6.3 Avbeställning av resan

### 6.3.1 Resenären avbeställer resan

Paketreselagen ger resenären en stor frihet att avbeställa resan. Resenären ska i så fall betala en avbeställningsavgift under förutsättning att arrangören begär det och rätten att ta ut en sådan avgift framgår av paketreseavtalet. Arrangören får dock inte ta ut någon avgift om genomförandet av paketresan väsentligen påverkas av oundvikliga och extraordinära omständigheter på resmålet eller i dess omedelbara närhet. Detsamma gäller om transporten av passagerare till resmålet väsentligen påverkas av oundvikliga och extraordinära omständigheter (se 3 kap. 1 § paketreselagen).

Även om resan inte påverkats av några yttre omständigheter (pandemi, naturkatastrof, strejker eller liknande) kan alltså en resenär oavsett anledning välja att avbeställa resan. Någon liknande rätt finns inte för en resenär som väljer att köpa endast en flygresan. Paketreseföretagens intresse av förutsägbarhet tillgodoses genom att företagen har rätt att ta ut en skälig avbeställningsavgift. Som exempel kan nämnas att Vings villkor innehåller att om resenären avbeställer resan tidigare än 40 dagar före avresa är avbeställningsavgiften den anmälningsavgift resenären betalat. Vid avbeställning senare än 40 dagar, men tidigare än 30 dagar, före avresa är avbeställningsavgiften 25 procent av resans pris, dock lägst anmälningsavgiften. Vid avbeställning senare än 30 dagar, men tidigare än 7 dagar, före avresa ska resenären betala 50 procent av resans pris i avbeställningsavgift, dock lägst anmälningsavgiften. Vid avbeställning senare än 7 dagar före avresa ska resenären betala hela resans pris.<sup>1</sup>

Resenären kan med andra ord få ett krav på betalning från paketreseföretaget redan av det skälet att resenären inte längre är intresserad av att fullfölja resan.

### 6.3.2 Arrangören ställer in resan

Arrangören får under vissa omständigheter ställa in paketresan. Om färre personer än ett i paketreseavtalet angivet minimiantal har köpt resan får arrangören ställa in resan om arrangören inom en i avtalet angiven tid informerar resenären om att resan ställs in. Arrangörens rätt att ställa in resan på denna grund är dock begränsad. Till exempel får arrangören inte ställa in en resa som skulle vara längre än sex dagar senare än 20 dagar före avresa (3 kap. 8 § första stycket paketreselagen).

Av större betydelse för resegarantisystemet är arrangörens rätt att ställa in resan om den inte kan genomföras på grund av oundvikliga och extraordinära omständigheter (se 3 kap. 8 § andra stycket paketreselagen). Under covid-19-pandemin har ett mycket stort antal paketresor ställts in av arrangören (eller avbokats av resenären) på grund av pandemin.

---

<sup>1</sup> Vings resevillkor, 13 september 2022.

## 6.4 Värdebevis

Om en resa ställs in av arrangören har resenären rätt att få återbetalt vad denne betalt för resan och resenären har en ovillkorlig rätt att få betalt i pengar. Arrangören kan dock föreslå att resenären i stället ska få ett värdebevis som fungerar som ett betalningsmedel hos just det företag som resenären ursprungligen skulle resa med (se avsnitt. 6.4). För att ett värdebevis ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till pengar erbjuder arrangörerna inte sällan ett värdebevis till ett högre värde än det resenären skulle ha rätt till om resenären hade insisterat på att få återbetalningen i pengar.

## 6.5 Återbetalningskrav och värdebevis omfattas inte av resegarantin

Avbeställer resenären resan eller ställer arrangören in den ska arrangören utan onödigt dröjsmål och senast inom 14 dagar betala tillbaka det som resenären har betalat för resan med avdrag för avbeställningsavgift (se 3 kap. 9 § paketreselagen). En fordran som uppkommit till följd av att resenären avbeställt resan täcks inte av resegarantin. En sådan fordran har nämligen tillkommit av skäl hänförliga till resenären och inte på grund av arrangörens insolvens.

Inte heller resenärens krav på återbetalning efter att arrangören ställt in resan täcks av resegarantin. Det sagda innebär att den resenär som fick sin resa inställd på grund av covid-19-pandemin och där arrangören överskred de 14 dagarna för återbetalning som föreskrivs i lagen inte kan få ersättning ur resegarantin, om arrangören först vid ett senare tillfälle blir insolvent.

Regeringen beslutade den 7 maj 2020 att ge Kammarkollegiet i uppdrag att skyndsamt ta fram, tillgängliggöra och sprida information till paketresearrangörer och resenärer, som tydliggör om och under vilka omständigheter som vouchrar och liknande värdebevis som avser paketresor och sammanlänkade researrangemang som erbjuds till resenärer omfattas av en ställd resegaranti.

Kammarkollegiets ställningstagande redovisades den 31 augusti 2020.<sup>2</sup> Enligt Kammarkollegiets bedömning omfattas inte vouchrar och liknande värdebevis som arrangörer erbjuder till sina kunder vid

---

<sup>2</sup> Kammarkollegiets dnr 1.1-4820-2020.

inställda resor i stället för återbetalning i pengar av reseföretagets resegaranti. Kammarkollegiet grundade sin bedömning bl.a. på att värdebeviset inte utgör ett paketreseavtal och att det krävs att resenären använder värdebeviset för att boka en ny resa för att ett paketreseavtal ska uppstå.

I fråga om resenärer som accepterat ett värdebevis i stället för återbetalning vid en inställd resa görs alltså en tydlig uppdelning mellan de resenärer som använt värdebeviset för att boka en ny paketresa och de som inte gjort det. Denna ordning kan för resenären framstå som ologisk. Covid-19-pandemin pågick i flera år och det kunde vara mycket osäkert om den paketresa som resenären använde sitt värdebevis för att boka skulle gå att genomföra. För att vara skyddad av resegarantin krävs ändå att arrangören erbjuder en ny paketresa och att resenären bokar den, trots att det mesta talade för att pandemin skulle fortgå och att resan alltså inte skulle bli av.

I Kammarkollegiets rapport anges att en mycket stor del av ansökningarna som gjorts till följd av pandemins utbrott har avslagits eftersom resegarantilagens bestämmelser inte blir tillämpliga i dessa fall. Dessa resenärer kan sägas "hamna mellan stolarna" och står utan den ersättning som de, egentligen har rätt till enligt syftet med det bakomliggande paketresedirektivet. Många resenärer har till Kammarkollegiets handläggare uttryckt en frustration över gällande lagstiftning på området.

Det kan alltså konstateras att artikel 17 i paketresedirektivet ålägger medlemsstaterna att se till att arrangörer ställer säkerhet för återbetalning av alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs *som en följd av*, dvs. orsakats av, arrangörens obestånd. Enligt dessa förutsättningar omfattas inte en avbeställning eller inställd resa om det skett på grund av covid-19-pandemin; obeståndet är då inte orsak till den uteblivna resan.

På liknande sätt anges i 6 § resegarantilagen att resegarantin för en paketresa ska säkerställa att de betalningar som görs för paketresan betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet inte fullgörs *till följd av* arrangörens insolvens. Resegarantin ska enligt 18 § tas i anspråk för att ersätta resenären i den utsträckning som framgår av bl.a. 6 §.

Det anförda leder till slutsatsen att resenären har rätt till ersättning för betalningar som gjorts för en resa som inte fullgörs på grund

av arrangörens insolvens. Det krävs således att det finns ett samband mellan den inställda eller avbeställda resan och arrangörens insolvens för att ersättning ska utgå från resegarantin. Ett sådant samband är svårt att etablera när resan har ställts in eller avbeställts och resenären accepterat ett värdebevis i stället för kontant betalning eller inte blivit ersatt inom den förskrivna tiden.

## 6.6 Frister

Resegarantin får innehålla villkor som innebär att rätten till ersättning upphör efter viss tid, dock inte kortare än tre månader från det att det står klart att den resetjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras (se 10 § 4 resegarantilagen). Denna reglering blir aktuell när arrangören ordnat garanti genom en försäkring. Då finns i allmänhet försäkringsvillkor som inte får vara sämre än vad som framgår av reglerna i lagen.

Har garanti ordnats genom en betalningsutfästelse saknas i regel sådana villkor. Detsamma gäller om medel deponerats hos Kammarkollegiet. Under sådana förhållanden ska de villkor som framgår av 10 § 4 tillämpas. Det innebär att det i dessa situationer finns en ansökningstid som måste iakttas om ansökan ska prövas.

Paketreseutredningen föreslog i sitt betänkande en preskriptionsfrist om sex månader. Regeringen bedömde dock att starka skäl talade för att nuvarande ansökningstid på tre månader borde behållas (se prop. 2017/18:226, s. 40).

Resegarantinämnden uppgav i sitt remissyttrande att det är ytterst sällan nämnden avvisat en ansökan om ersättning på grund att kommit in för sent. Regeringen anförde att det knappast finns någon risk för att en resenär kan befinna sig på en långresa utan att få vetskap om att arrangören har blivit insolvent eller att ha möjlighet att kontakta den som ansvarar för resegarantin och därmed går miste om sin rätt till ersättning. Regeringen ansåg vidare att det organ som är ansvarigt för utbetalningar från en resegaranti snarast möjligt behöver få information om vilka anspråk som kan uppkomma i samband med den aktuella insolvenssituationen för att möjliggöra en så effektiv handläggning som möjligt. Att preskriptionstiden inte är längre än tre månader bedömdes även vara angeläget i de fall arrangören eller näringsidkaren underlättat uppkomsten av det sammanlänkade researrangemanget

har försatts i konkurs, eftersom det gör det möjligt att snabbare avsluta konkursen.

Situationen har sedan lagen trädde i kraft emellertid förändrats. Under covid-19-pandemin har det varit vanligt förekommande att Kammarkollegiet avvisat ansökningar från resenärer som fått sin resa inställd men anmält anspråket till Kammarkollegiet mer än tre månader senare, när arrangören försatts i konkurs (se avsnitt. 4.3.5).

## 6.7 Direktivets krav på säkerhet för återbetalning

### 6.7.1 Inledning

Paketresedirektivet är ett fullharmoniseringsdirektiv. Det innebär att medlemsstaterna inte får behålla eller införa bestämmelser som avviker från direktivet.

Enligt artikel 17 ska medlemsstaterna se till att arrangörer som är etablerade på deras territorium ställer säkerhet för återbetalning av alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av arrangörens obestånd.

Om artikel 17 tolkas på det sättet att återbetalningskrav och värdebevis inte är menat att omfattas av direktivet blir det snarast en fråga om Sverige *kan* bestämma ett resegarantisystem som även reglerar detta. Enligt detta synsätt skulle ett sådant system stå i strid med direktivet. Det har i på sina håll framförts att den mest näraliggande tolkningen är att avbeställningskrav inte är menat att omfattas av direktivet och att det är näraliggande att en ordning som omfattar avbeställningskrav skulle vara i strid med direktivet.<sup>3</sup>

En motsatt tolkning är att direktivet aldrig var menat att reglera avbeställningskrav och värdebevis och att detta rätt och slätt faller utanför direktivets tillämpningsområde. Med det synsättet innebär direktivets karaktär av ett fullharmoniseringsdirektiv inga hinder för Sverige att införa en ordning som omfattar sådana krav.

---

<sup>3</sup> Reisegrantiutvalgets rapport, s. 110 f.

### 6.7.2 Kommissionens rekommendation

EU-kommissionen utfärdade den 13 maj 2020 en rekommendation om värdebevis som erbjuds passagerare och resenärer som ett alternativ till ersättning för inställda paketresor och transporttjänster mot bakgrund av covid-19-pandemin.<sup>4</sup> Endast sådana värdebevis som passageraren eller resenären frivilligt godtar i stället för återbetalning av pengar behandlas i rekommendationen. Värdebevis som uppfyller vissa uppställda krav i rekommendationen bör, enligt kommissionen, omfattas av ett tillräckligt effektivt och robust skydd mot transportföretagets eller arrangörens insolvens.

### 6.7.3 Paketresedirektivet hindrar inte en utvidgning av resegarantilagen

Flera av kommissionens uttalanden i rekommendationen talar för att det är kommissionens uppfattning att värdebevis faller utanför direktivets tillämpningsområde. Kommissionen anför t.ex. följande.

Om värdebevis kunde göras mer attraktiva skulle passagerare och resenärer i större utsträckning ta emot dem som ett alternativ till ersättning i pengar. Detta skulle bidra till att minska likviditetsproblemen för transportföretag och arrangörer och skulle i slutändan kunna leda till ett bättre skydd för passagerarnas och resenärernas intressen. I detta syfte bör värdebevis skyddas mot transportföretagets eller arrangörens insolvens. Ett sådant skydd skulle kunna skapas av den privata eller offentliga sektorn och bör vara tillräckligt effektivt och robust. Det bör omfatta åtminstone de värdebevis som har de egenskaper som beskrivs i rekommendationen (skälen 15 och 16).

Vidare anges att medlemsstaterna, för att begränsa de negativa konsekvenserna för passagerare eller resenärer under covid-19-pandemin, aktivt bör överväga att inrätta garantisystem för värdebevis för att säkerställa att passagerare och resenärer ersätts i händelse av att utställaren av värdebeviset blir insolvent (punkten 16).

Kommissionen använder uttrycket ”inrätta garantisystem”, vilket utredningen tolkar som att ett sådant system är något annat än det garantisystem som omfattas av paketresedirektivet. Det vore under alla omständigheter inte helt logiskt om kommissionen uppmanade

---

<sup>4</sup> Kommissionens rekommendation (EU) 2020/648 av den 13 maj 2020.

medlemsstaterna att inrätta garantisystem för värdebevis om det inrättade garantisystemet hade stått i strid med paketresedirektivet.

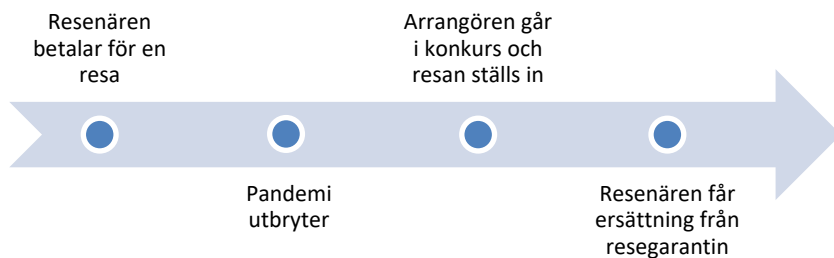
Det får mot bakgrund av det anförda anses klart att det står ett medlemsland fritt att, om det så önskar, utvidga systemet för resegaranti så att det omfattar också sådana situationer där återbetalningskrav uppkommit eller värdebevis lämnats vid t.ex. en pandemi.

## 6.8 Fördelar med att utöka tillämpningsområdet

### 6.8.1 Likabehandling av ersättning för inställda resor

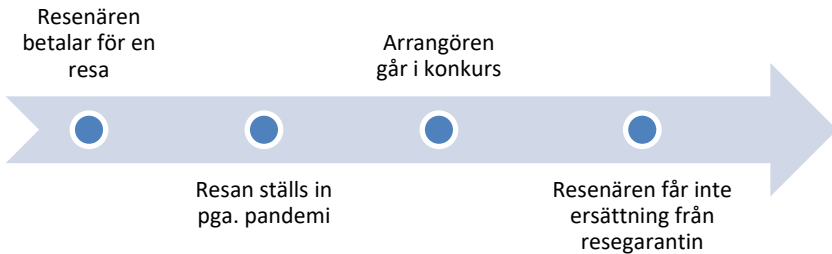
Det kan framstå som ologiskt och godtyckligt vems resa som är täckt av resegarantin när kraven på ersättning härstammar från att arrangören inte förmått betala tillbaka det som resenären har rätt att få. Följande figur illustrerar ett fall där resenären kan få ersättning från resegarantin på grund av en inställd resa.

**Figur 6.1 Resenären kan få ersättning från resegarantin på grund av en inställd resa**



Nästa figur illustrerar ett fall där resenären däremot inte kan få ersättning från resegarantin på grund av en inställd resa.

**Figur 6.2 Resenären kan inte få ersättning från resegarantin på grund av en inställd resa**



I det första exemplet är det arrangörens insolvens som är orsaken till den inställda resan. I det andra exemplet är det arrangörens insolvens som är orsaken till att resenären inte fått tillbaka pengarna som han eller hon betalat för resan.

Resegarantilagens krav på samband, att ersättning från resegarantin förutsätter att resan ställts in till följd av arrangörens insolvens, infördes i 2018 års lagstiftning. Enligt 1972 års resegarantilag fick resegarantin tas i anspråk när en resa som omfattas av garantin ställdes in eller av annan anledning inte blev av eller avbröts (6 §). Det krävdes inte att skälet till att resan inte fullföljdes var att arrangören eller återförsäljaren var insolvent. Resegaranti enligt 1972 års resegarantilag utgjorde alltså inte enbart ett skydd vid insolvens, utan gav även en möjlighet till ersättning vid utebliven prestation.

I förarbetena till den nuvarande resegarantilagen diskuterades om resegarantin skulle omfatta krav som resenären kunde tänkas ha och som låg i tiden före konkursutbrottet. Utredningen föreslog att resegarantin ska få tas i anspråk utan oskäligt dröjsmål när det står klart att en resetjänst inte kommer att fullgöras inom skälig tid och det framstår som sannolikt att det beror på insolvens (se 9 § resegarantilagen).<sup>5</sup> Rätt till ersättning ur resegarantin skulle dock enligt utredningen förutsätta att det framstår som sannolikt att den uteblivna fullgörelsen beror på insolvens hos arrangören eller den näringsidkare som underlättat det sammanlänkade researrangemanget.

<sup>5</sup> SOU 2016:84, s. 153 ff.

I en situation där verkställighet har misslyckats av en dom som fastställer en skyldighet för arrangören att ersätta resenären för bristande fullgörande av paketreseavtalet, anges i förarbetena att resenären bör kunna kräva ersättning ur resegarantin motsvarande det belopp som resenären betalat för resetjänsterna (se SOU 2016:56, s. 214). Detta uttalande gjordes emellertid i samband med att utredningen diskuterade vad som ska gälla för det fall arrangören och resenären är oense om det överhuvudtaget föreligger en rätt till återbetalning.

Vad som ska gälla när en arrangör gått i konkurs och resenärer sedan tidigare har krav på ersättning på grund av inställda resor som arrangören visserligen erkänner men av någon anledning inte återbetalar behandlades inte i förarbetena till gällande lag.

Det framstår som sannolikt att covid-19-pandemin har blottlagt ett problem som inte tidigare bedömts relevant, dvs. att det är ett externt hinder som är den direkta orsaken till att en resa ställs in och att det hindrets varaktighet orsakar att arrangören blir insolvent. Paketresedirektivet syftar bl.a. till att skydda resenärer från den ekonomiska förlust som kan uppstå om arrangören blir insolvent (skäl 39 till paketresedirektivet).

Oavsett om arrangörens insolvens har orsakat en resenärs uteblivna paketresa eller en annans resenärs uteblivna återbetalning befinner sig dessa resenärer i en jämförbar situation. I ett resegarantisystem bör dessa båda situationer behandlas på liknande sätt. Samma resonemang gör sig gällande beträffande de resenärer som i stället för en kontant återbetalning accepterat ett värdebevis men inte använt det för att boka en ny resa.

## 6.8.2 Flera andra länders system omfattar värdebevis

Som framgått i kapitel 5 täcker det danska, finska och nederländska resegarantisystemen, i olika omfattning, resenärers värdebevis. Vid en jämförelse mellan Danmark, vars resegarantisystem täcker återbetalningar, värdebevis och presentkort, och Sverige, vars resegarantisystem inte täcker något av de nyss nämnda situationerna, står det klart att det svenska resegarantisystemet erbjuder ett sämre resenärsskydd.

Ett exempel som förstärker denna bild ytterligare är konkursen i Yaneeda Travel. Yaneeda Travel Aps, ett danskt bolag som sålde paketresor i form av solsemestrar, blev försatt i konkurs den 9 september

2020. Bolaget var registrerat i den danska resegarantifonden fram till den 20 december 2019 och hade ställt en garanti på 1 miljon dkr. Registreringen avslutades när bolaget meddelat fonden att man i stället ville låta ett svenskt bolag, Yaneeda Travel AB ansluta sig till det svenska resegarantisystemet. Företrädare för Rejsegarantifonden har angett att beslutet från Yaneeda föregicks av att Rejsegarantifonden efter analys av risken för förlust för fonden krävt en förhöjd garanti från bolaget.

Det danska resegarantisystemet täckte därför anspråk på ersättning för resor som köpts under tiden bolaget var registrerat vid fonden och det svenska systemet täckte tiden därefter. Enligt beslut från Kammarkollegiet den 20 november 2019 skulle bolaget ordna med resegaranti med 1,4 miljoner kronor. Resegarantin ordnades genom att bolaget deponerade detta belopp hos Kammarkollegiet. För 2020 års prövning begärde Kammarkollegiet in uppgifter, men bolaget gick inte att nå.

Kammarkollegiet fick in 44 ansökningar om ersättning ur resegarantin med anledning av Yaneedas konkurs varvid resenärer begärde totalt 2 622 148 kronor i ersättning. Av de 44 sökande beviljades 23 ersättning. Det totala beviljade beloppet uppgick till 1 463 273 kronor. En kvotering gjordes därför med cirka 95 procent. De 21 sökande som inte beviljades ersättningen hade i flera fall anspråk på återbetalning eller utställda värdebevis. Resenärer i en motsvarande situation, vars anspråk täcktes av det danska resegarantisystemet, fick däremot ersättning.

### 6.8.3 Värdebevis kan motverka likviditetsproblem

Att utfärda värdebevis i stället för att återbetala resenären kan vara ett sätt för arrangören att undvika en akut likviditetsbrist och på kort sikt kan antalet konkurser reduceras. Arrangören kommer visserligen att ha utgifter när resenären som accepterat ett värdebevis använder detta för att resa, men arrangören slipper att betala tillbaka hela beloppet inom 14 dagar. Även om värdebevis i stället för återbetalning är frivilliga för resenären att acceptera, är det rimligt att anta att resenärerna i större omfattning kommer att acceptera värdebevis om dessa skyddas av resegarantin.

#### **6.8.4 Likviditetsproblemet skjuts i många fall endast upp**

Om resenären accepterar ett värdebevis på motsvarande belopp som inbetalats för paketresan innebär det att värdebeviset ska utnyttjas i framtiden. I många fall behöver arrangören betala leverantörskostnader redan vid det första tillfället. Detta kan exemplifieras enligt följande. En resenär har köpt en paketresa till Grekland av ett paketreseföretag. På grund av covid-19-pandemin ställs resan in och resenären har rätt till återbetalning.

Det är fullt möjligt att hotellet ändå har öppet och att flygbolaget, av vilket paketreseföretaget köpt en flygresa för resenärens räkning, ändå genomför sin resa. Paketreseföretaget måste då betala hotell och flygbolag vid det första tillfället. Samtidigt måste paketreseföretaget betala dessa kostnader en gång till när resenären använder sitt värdebevis för att betala nästa resa som faktiskt genomförs.

### **6.9 Nackdelar med att utöka tillämpningsområdet**

#### **6.9.1 Nivåerna på resegarantierna kan komma att höjas**

Omfattas återkrav och värdebevis av resegarantisystemet ska arrangörerna ordna resegarantier för dessa. Resegarantisystemet bygger på att de inbetalningar resenärerna gjort till arrangörerna ska vara garanterade till dess att resan är genomförd. Om en betalning görs 60 dagar före avresa är det med andra ord under dessa dagar samt under själva resan som arrangören behöver ordna resegaranti.

Skulle ett värdebevis vara täckt av resegarantin behöver arrangören ordna resegaranti för det beloppet så länge värdebeviset går att använda, enligt kommissionens riktlinjer tolv månader. Om en resenär, vars resa under påskhelgen ett visst år blev inställd, accepterade ett värdebevis för att i stället använda det för att resa under påskhelgen nästkommande år skulle arrangören därför behöva ordna resegaranti för värdebeviset under ett helt år. Ett av problemen som identifierats med dagens resegarantisystem med individuella garantier är att det är kostsamt i förhållande till det konsumentskydd det ger. Ett av skälen bakom den senaste reformen av resegarantisystemet till en mer öppen lösning var att sänka kostnaderna för arrangörerna.

Om rena återbetalningskrav omfattas av resegarantisystemet påverkas inte storleken på resegarantin. Arrangören har nämligen redan

ordnat resegaranti för betalningen resenären gjort, även om återbetalningen av olika skäl skulle komma att dröja. För den arrangör som på grund av likviditetsproblem inte kan återbetala resenärerna kommer emellertid den totala storleken på resegarantin att öka eftersom betalningarna ska garanteras under en längre tid.

### 6.9.2 Det är svårt att bedöma värdebevisens risk

Utöver att nivån på resegarantierna kan komma att höjas om resegarantisystemet utvidgas har frågan uppkommit om det nuvarande systemet med individuella garantier är rustat för en sådan reform.

Flera garantiutställare har uttryckt att det finns stora risker med att låta värdebevis omfattas av redan ställda resegarantier. I sitt remissvar inför Kammarkollegiets ställningstagande om värdebevis uttryckte Kredit- och garantiförsäkringsföreningen, som representerar de flesta försäkringsbolag som erbjuder resegarantier på den svenska marknaden, att ett värdebevis innebär att risken förflyttas i tiden och gör det därmed mycket svårt att bedöma risken. Det blir också näst intill omöjligt att prissätta garantiutställarens risk. Föreningen anförde att arrangörer med en stor andel värdebevis kommer att få mycket svårt att teckna resegarantier.

Svenska resebranschföreningen uttryckte följande i sitt remissvar. Resegarantilagen är tydlig i att vouchrar och presentkort inte omfattas av resegarantin. Att tolka lagen på annat sätt skulle medföra en mycket stor risk för att de banker och försäkringsbolag som i dag ställer ut bankgarantier och betalningsutfästelser till Kammarkollegiet kommer att säga upp dessa garantier, då de anser att risken för dem blir mycket större än de haft anledning att räkna med. Härigenom kommer hela resegarantisystemet att kollapsa och de svenska arrangörerna i praktiken drabbas av näringsförbud.

## 6.10 Utredningens överväganden

**Utredningens förslag:** Återbetalningskrav och värdebevis ska omfattas av resegarantisystemet.

### 6.10.1 Återbetalningskrav bör omfattas av resegarantisystemet

Resegarantisystemet är i grunden ett konsumentskydd. Ett sådant skydd måste vara uppbyggt på ett sådant sätt att det tar till vara konsumentens behov av förutsebarhet.

Att resan *ställs in* av en annan yttre orsak än arrangörens insolvens har i detta sammanhang mindre betydelse. Den uteblivna återbetalningen, som ska ske senast inom 14 dagar, kan rimligtvis inte bero på något annat än bristande betalningsförmåga hos arrangören. Utredningen föreslår därför att den resevärd som betalat en resa men fått denna resa inställd kan söka ersättning från arrangörens resegaranti även i de fall där arrangören blir insolvent först senare.

Även i de fall återbetalningskravet har sitt ursprung i att resevärd avbeställt resan bör resevärd kunna söka ersättning ur resegarantin. Arrangören har ställt resegaranti för resevärdens betalning och det saknas anledning att göra skillnad mellan de fall anspråket har uppkommit som en följd av arrangörens respektive resevärdens aktivitet.

### 6.10.2 Värdebevis bör omfattas av resegarantisystemet

Den resevärd som accepterat ett värdebevis bör inte hamna i ett sämre läge än den resevärd som insisterat på sin rätt till återbetalning. En sådan ordning skulle vara ologisk och ge tydliga incitament till resevärd att inte avstå sitt av resegarantisystemet skyddade återbetalningskrav till förmån för ett oskyddat värdebevis. Det anförda talar för att likställa värdebevis med återbetalningskrav.

Det bör nämnas att det förekommer värdebevis som inte har sitt ursprung i en avbeställd eller inställd resa. Det är då fråga om rena presentkort som köpts för att vid ett senare tillfälle användas för att betala för en resa. Resegarantisystemet syftar till att säkerställa skyddet för en resevärd som betalat för en resa men inte ännu genomfört den. Att låta dessa presentkort omfattas av resegarantin skulle visserligen rimma väl med det syftet. Kostnaderna för att ordna resegaranti

för presentkortet kan dock antas bli mycket höga. Utredningen anser därför att endast värdebevis som resenären accepterat som ett alternativ till återbetalning för en redan betald resa bör omfattas av resegarantisystemet.

Det förekommer även att arrangörer, i syfte att göra värdebevisen till ett attraktivt alternativ till återbetalning i pengar, låter värdebevisen omfatta en högre summa än priset på den inställda resan. Skulle en resenär som accepterat ett värdebevis som uppgår till t.ex. 125 procent av priset på den avbeställda resan ha rätt att få hela summan ersatt vid en konkurs skulle resenären hamna i en förmånligare ställning än den som fått kostnaden återbetald. Utredningen föreslår därför att värdebevis endast ska vara täckta av resegarantisystemet till den summa som den ursprungliga resan uppgick till. Detta kommer att innebära att prövningen av ersättningsanspråken blir något mer ingående, men i de flesta fall torde en resenär som vill begära ersättning ha tillgång till den ursprungliga bokningsbekräftelsen. Det finns även möjlighet att resans ursprungliga pris anges på värdebeviset. När resenären sedan använt värdebeviset för att boka en ny resa bör dock det faktiska priset på den nya resan vara avgörande för den resegaranti som reseaktören ska ordna.

Återbetalningskrav som arrangören dröjt längre än 14 dagar med att betala kan arrangören när som helst slippa att ordna resegaranti för genom att betala tillbaka pengarna. Annat gäller för värdebevis som resenären fått som alternativ till återbetalning. Om värdebeviset inte innehåller en tidsfrist som anger att värdebeviset förfaller om inte kunden använt det kommer den tid som arrangören är skyldig att ordna resegaranti i slutändan att avgöras av innehavaren av värdebeviset.

Utredningen anser mot denna bakgrund att ett krav för att ett värdebevis ska omfattas av resegarantin är att det ska användas (för att betala en resa) inom tolv månader efter att det utfärdats. Utredningen är medveten om att även denna frist innebär att risken förflyttas i tiden och gör det svårt att prissätta garantiutställarens risk. En snävare frist än så, exempelvis sex månader, skulle dock sannolikt innebära att ett värdebevis skulle tappa i konkurrenskraft gentemot återbetalning. Flera av paketresorna som säljs i dag är tydliga nischresor. Den som hade tänkt att åka på solsemester på sommaren kan förmodligen inte tänka sig att i stället resa på vintern, och den som tänkt åka på en skidresa är sannolikt inte intresserad av att resa på som-

maren. En frist på tolv månader skulle dessutom riskera att medföra problem vid ersättningsresan som resenären inte tänkt på när denne accepterade värdebeviset. En familj som tagit ledigt från jobbet för att åka på semester i juni kan t.ex. nästa år endast ha möjlighet att resa i juli. En frist på 12 månader gör att värdebeviset inte tappar konkurrenskraft av det skälet.

### 6.10.3 Preskriptionsregeln bör ändras

Enligt nuvarande lagstiftning upphör rätten till ersättning från resegarantin om begäran om ersättning inte har framställts inom en viss tid, dock inte kortare än tre månader från det att det står klart att den resetjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras. En sådan regel är inte förenlig med att även återbetalningskrav ska vara täckta av resegarantisystemet. Det kan knappast anses lämpligt att resenären ska anmäla sitt krav efter den inställda resan utan att först ha låtit arrangören betala tillbaka pengarna. Det verkar dessutom vara vanligt förekommande att resenären vid acceptandet av ett värdebevis fått lugnande besked från arrangören om att resan kommer att kunna genomföras vid ett senare tillfälle, varvid resenären har litat på arrangören och inte vidtagit några ytterligare åtgärder för att kunna erhålla ersättning.

Den nuvarande preskriptionsregelns rekvisit ”från det att det står klart att den resetjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras” hänger samman med att lagen är skriven för fall där den inställda resan är en direkt följd av konkursen. För att resenärer med återbetalningskrav inte ska gå miste om ersättning ur resegarantin föreslår utredningen att preskriptionsregelns lydelse kompletteras till att enbart omfatta ”från det att det står klart att den resetjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras” till att också omfatta ”från det att arrangören försatts i konkurs”.

Den föreslagna ändringen torde inte innebära någon egentlig förändring beträffande handläggningen av anspråken på resegaranti. Det datum då det står klart att resetjänsten inte kommer att fullgöras till följd av arrangörens konkurs borde i de allra flesta fall vara det samma som datumet då arrangören försattes i konkurs.

#### 6.10.4 Förslagen förutsätter en reform av resegarantisystemet

Att utvidga tillämpningsområdet för resegarantin till att även omfatta återbetalningskrav och värdebevis innebär att reseaktörerna kommer att behöva ordna högre resegarantier. Detta kan i sig innebära att resebranschen, som befunnit sig under stark press i spåren av covid-19-pandemin, pressas ytterligare. Som framgår av avsnitt 4.3.7 har dessutom avgifterna eller premierna för att ordna en resegaranti ökat.

Utöver att kostnaderna för att ordna resegaranti kommer att öka anser utredningen att det finns visst fog för den uppfattning som uttryckts från resebranschen, nämligen att en utvidgning av tillämpningsområdet för resegarantin riskerar att innebära att de få aktörer som i dag erbjuder resegarantier kommer att dra sig ur marknaden. Detta skulle i slutändan innebära att det finns ännu färre eller rentav inga möjligheter för reseaktörerna att köpa resegarantier. Kvar står då att deponera medel hos Kammarkollegiet som det enda alternativet. Utredningen bedömer därför att en utvidgning av tillämpningsområdet för resegarantin kan ske först när en ett nytt resegarantisystem finns på plats. En närmare beskrivning av detta finns i kapitel 11.

## 7 Ett nytt resegarantisystem

### 7.1 Inledning och uppdraget

I utredningens uppdrag ligger att – om det bedöms föreligga behov att förändra det nuvarande garantisystemet – lämna förslag på hur ett nytt system bör utformas, finansieras och administreras.

I riksdagens tillkännagivande (bet. 2020/21:CU26, rskr. 2020:21:225) anges att det kan finnas en risk för urholkning av resegarantierna om dessa skulle tas i anspråk vid fler situationer än i dag. I stället kan det enligt utskottet behövas någon form av kompletterande finansieringslösning, t.ex. en särskild branschfinansierad stödfond som kan användas för att finansiera återbetalning av resor som har ställts in på grund av extraordinära omständigheter som naturkatastrofer, pandemier, krigssituationer osv.

Utredningen har mot bakgrund av förslaget om att resegarantisystemet bör utvidgas till att omfatta fler situationer än i dag, undersökt ett antal olika alternativ till dagens resegarantisystem. I detta kapitel beskriver utredningen de utgångspunkter som ligger till grund för den fortsatta diskussionen och de alternativ till insolvensskydd som utredningen har övervägt.

### 7.2 Utgångspunkter för insolvensskyddet

#### 7.2.1 Utgångspunkter för nuvarande system

Paketreseutredningen tog i sitt slutbetänkande (SOU 2016:84) *Ny resegarantilag* fram ett antal utgångspunkter som bör gälla för insolvensskyddet.

Enligt Paketreseutredningen ska insolvensskyddet

- ge resenärerna det skydd de har rätt till enligt paketresedirektivet,
- inte medföra högre kostnader än nödvändigt för reseaktörerna för att uppnå detta skydd,
- utformas så att det i så hög utsträckning som möjligt bidrar
- till låga etableringshinder och god konkurrens,
- vara enkelt att administrera, och
- utformas så att statens kostnad och risk minimeras.

Utredningen delar i allt väsentligt de utgångspunkter Paketreseutredningen bygger sina bedömningar och förslag på. Erfarenheter från tillämpningen av resegarantilagen, inte minst i ljuset av covid-19-pandemin, innebär dock att några tillägg och modifieringar bör göras. I det följande anges de kompletterande utgångspunkter som ett alternativ för utformning av insolvensskyddet bör bygga på.

### **7.2.2 Insolvensskyddet ska skydda resenärer från ekonomisk skada**

Syftet med det insolvensskydd som föreskrivs i paketresedirektivet är att resenärerna ska skyddas mot ekonomisk förlust som de annars skulle riskera att drabbas av på grund av insolvens hos arrangörer eller näringsidkare som förmedlar eller underlättar sammanlänkade researrangemang. Detta skydd ska bestå av två delar.

Den första delen avser återbetalning av alla betalningar som gjorts för paketresan eller, i fråga om sammanlänkade researrangemang, de betalningar som den näringsidkare som underlättat det sammanlänkade researrangemanget har tagit emot för researrangemanget.

Den andra delen avser kostnaden för hemtransport av resenärer och inkvartering i avvaktan på hemtransporten. Denna del av skyddet gäller bara när det ingår en passagerartransport i paketresan eller, i fråga om sammanlänkade researrangemang, när den näringsidkare som underlättat det sammanlänkade researrangemanget ansvarar för en passagerartransport som ingår i researrangemanget.

Utredningen föreslår därutöver att resegarantisystemet utvidgas till att även omfatta skydd för resenärers krav på återbetalning eller

ett värdebevis. Som framgått vid granskningen av paketreseföretag som försatts i konkurs kan dessa typer av krav uppgå till en inte oväsentlig andel av de krav på ersättning från resegarantin som kommer in till Kammarkollegiet.

### 7.2.3 Skyddet ska vara effektivt

Det skydd som ska avkrävas arrangörer anges i artikel 17.1 paketresedirektivet bestå i att säkerhet ska ställas för återbetalning av alla betalningar som har gjorts av resenärer eller för deras räkning i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av arrangörens obestånd. Vidare anges att om transport av passagerare inbegrips i paketreseavtalet ska arrangörerna även ställa säkerhet för hemtransport av resenärerna.

När det gäller det skydd som ska avkrävas näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang anges i artikel 19.1 att säkerhet ska ställas för återbetalning av alla betalningar som sådana näringsidkare mottar från resenärer i den mån en resetjänst som utgör en del av ett sammanlänkat researrangemang inte fullgörs till följd av deras obestånd.

Vidare anges att om dessa näringsidkare utgör den part som ansvarar för transporten av passagerare ska säkerheten också omfatta resenärens hemtransport. Insolvensskyddet ska alltså bara kunna tas i anspråk i de fall och i den utsträckning som en resetjänst som ingår i en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang inte till fullo fullgörs som en följd av insolvens hos arrangören eller den näringsidkare som underlättat det sammanlänkade researrangemanget. Det krävs också att skyddet är utformat så att det vid en insolvenssituation som påverkar fullgörandet av resan kan tas i anspråk utan kostnad för resenären för att finansiera hemtransport och inkvartering inför hemtransporten. För resetjänster som inte har fullgjorts ska återbetalningar göras utan onödigt dröjsmål.

Vad som krävs för att insolvensskyddet ska anses vara godtagbart preciseras i artikel 17.2 paketresedirektivet. Där sägs att säkerheten ska vara effektiv och omfatta rimligt förutsebara kostnader. Vidare framgår att säkerheten ska omfatta summorna av alla betalningar som gjorts för resorna, med beaktande av längden på tidsperioden mellan erläggande av delbetalningar och slutbetalningar och fullgörande av

resorna, samt den uppskattade kostnaden för hemtransporter i händelse av obestånd.

I skäl 40 utvecklas detta närmare. Där sägs bl.a. att skyddet måste omfatta en tillräckligt hög andel av arrangörens omsättning avseende paketresor. Bedömningen av tillräckligheten får bero på faktorer som vilken typ av paketresor som sålts, vilket eller vilka transportmedel som resorna ska utföras med, vilka resmål är, hur stora förskotts- betalningar som arrangören får acceptera och hur lång tid före paketresans början som förskottsbetalningarna kan göras. Det framgår också att arrangören och den näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang bör vara skyldiga att utöka insolvensskyddet vid ökade risker, t.ex. vid en ökad försäljning av paketresor eller sammanlänkade researrangemang.

Mycket osannolika risker, t.ex. risken att flera av de största arrangörerna samtidigt ska hamna på obestånd, behöver emellertid inte tas i beaktande för ett effektivt skydd vid obestånd, när detta på ett oproportionellt sätt skulle inverka på kostnaden för skyddet och därmed minska dess effektivitet. I sådana fall får återbetalningsgarantin begränsas.

Det nuvarande svenska systemet, som består främst av individuella garantier, tar även sådana osannolika risker i beaktande eftersom en arrangörs resegaranti beräknas utan hänsyn till förekomsten eller storleken på andra arrangörers resegarantier. Varje arrangör bär i ett sådant system sin egen risk. Ett alternativt system, exempelvis med endast en kollektiv fond, skulle emellertid behöva förhålla sig till vad paketresedirektivet anger om osannolika risker. Skulle ett resegarantisystem som bygger på en fond ta höjd för även mycket osannolika risker skulle storleken på fonden behöva vara densamma som summan av samtliga ordnade resegarantier i dagens system.

#### **7.2.4 Låga kostnader för företagen**

Insolvensskyddet bör inte medföra högre kostnader för arrangörerna eller de näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang än vad som är nödvändigt för att uppnå det avsedda skyddet för resenärerna. Företagens kostnader avser såväl direkta kostnader för insolvensskyddet, t.ex. i form av premier eller avgifter, som indirekta kostnader i form av kapitalbindning och arbetstid för administration.

### 7.2.5 Konkurrensneutralitet och låga etableringshinder

Ett insolvensskydd ska bidra till god konkurrens. För att ett regelverk ska vara effektivt ur konkurrensperspektiv krävs att det inte diskriminerar mellan etablerade och nya aktörer, dvs. att det inte skapar etableringshinder, eller diskriminerar mellan företagsformer och tekniker. När det gäller resemarknaden kan konkurrensen påverkas av t.ex. vilka möjligheter det finns att välja distributionskanaler och betalningslösningar.

Paketreseutredningen angav i sitt betänkande att ett ofta uppmärksammat problem med det resegarantisystem som fanns tidigare var att det skapade svårigheter för små företag att verka och utvecklas.<sup>1</sup> Av de upplysningar utredningen inhämtat upplevs resegarantisystemet, inte minst av små aktörer, alltjämt som kostsamt. Det bör även framhållas att mindre aktörer ofta har sämre resurser att hantera den administration som det nuvarande systemet medför.

Ett av syftena med paketresedirektivet är att harmonisera regelverket inom EU för att underlätta gränsöverskridande verksamhet. En utgångspunkt för det svenska insolvensskyddet bör därför vara att insolvensskyddet ska utformas så att det bidrar till en effektiv inre marknad.

### 7.2.6 Systemet ska vara lätt att administrera

Individuella garantier kräver administration från reseaktörerna i form av kontinuerlig inrapportering. Staten behöver utföra nödvändig administration för att kunna fatta beslut om garantiernas storlek. När garantierna är individuella krävs handläggning och myndighetsbeslut för varje enskild aktör som omfattas av krav på insolvensskydd. Omfattningen av administrationen avgörs av de grunder på vilka garantiernas storlek beräknas.

Trots att dagens resegarantisystem inte förutsätter det, består systemet i praktiken främst av individuella garantier. För individuella garantier är administrationen betydande i och med att det görs en beräkning av säkerhetens storlek med hjälp av inrapporterade uppgifter om försäljningsprognoser m.m. för varje individuell garanti. Ju högre grad av kvalitativa bedömningar och ju fler faktorer som påverkar beslutet om garantins storlek, desto mer omfattande blir admi-

---

<sup>1</sup> SOU 2016:84, s. 117.

nistrationen. Kammarkollegiet gör en omprövning av en aktörs resegaranti varje år, men det är inte ovanligt att aktörer begär omprövning oftare – särskilt i ekonomiskt ansträngande perioder såsom under covid-19-pandemin.

Ett alternativ till denna modell för beräkning av individuella resegarantier är att garantin beräknas utifrån en schabloniserad formel. Den danska modellen (se avsnitt 5.2) för att beräkna en arrangörs resegaranti förutsätter exempelvis endast att arrangören lämnar uppgift om sin garantipliktiga omsättning. Ett sådant system skulle onakligen vara enklare att administrera. Det danska systemet innehåller emellertid en möjlighet för Rejsegarantifonden att kräva förhöjd garanti från en aktör om fonden bedömer att det finns en särskild risk för att fonden kommer lida förlust. Av den information som danska Rejsegarantifonden har lämnat görs denna bedömning kontinuerligt av fondens analytiker. Att skapa ett system med den danska modellen som förlaga skulle visserligen innebära att beräkningen av resegarantier i de flesta fall skulle bli betydligt enklare, men att de resurser som i dag läggs på att beräkna individuella garantier i stället skulle behöva läggas på att bedöma om det finns skäl att kräva en förhöjd garanti från en viss aktör.

### 7.2.7 Statens risk bör minimeras

Resegarantisystemet innebär kostnader för de reseaktörer som ordnar resegaranti. Systemet medför även kostnader för staten i form av den administration som utförs av Kammarkollegiet. I direktiven till utredningen anges uttryckligen att utredarens förslag inte får innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet. Detta ställs på sin spets när utredningen överväger alternativen som består av olika fondlösningar.

Kapitalet i en svensk resegarantifond måste givetvis byggas upp på något sätt. En övergång till ett system med en fond kan ske genom ett system med individuella garantier till dess fonden är stor nog. Ett annat sätt att gå över från individuella garantier till en fond är att staten garanterar fondens kapital till dess fonden är tillräckligt stor. Det skulle i sig inte innebära att staten bekostar resegarantisystemet eftersom ett möjligt utfall är att fondens byggs upp fullt ut utan att statens garanti behöver utnyttjas. Skulle emellertid en eller flera kon-

kurser inträffa som leder till att antalet berättigade ersättningskrav med anledning av resegarantin överstiger storleken på fonden skulle detta onekligen innebära att staten står för kostnaderna för resegarantisystemet. Att övergå till ett system med en fond redan innan fonden är tillräckligt stor innebär enligt utredningen en villkorad statlig finansiering som inte är acceptabel.

### 7.2.8 Systemet ska vara rättvist

Ett resegarantisystem som är byggt på individuella garantier riskerar främst att missgynna enskilda resenärer. Medvetna eller omedvetna felaktigheter i rapporteringen till Kammarkollegiet kan leda till att den resegaranti som ställs inte räcker till för att ersätta resenärerna vid en konkurs. Att övergå till ett system där hela eller en viss del av resegarantin består av en kollektiv fond innebär i stället andra risker. Vissa risker är ofrånkomliga. Skulle en fond byggas upp genom att dagens arrangörer betalar en avgift till dess att fonden är tillräckligt stor får den arrangör som etablerar sig och ansluter sig till fonden först när den är fullt uppbyggd en ekonomisk fördel.

I ett kollektivt system finns det också risk att mindre seriösa arrangörer drar en otillbörlig fördel. Enligt Paketreseutredningen är det principiellt problematiskt att inrätta ett system där de aktörer som följer reglerna, utöver kostnader för sina individuella garantier, även skulle åläggas en kostnad för att finansiera den bristande regel efterlevnaden hos andra aktörer genom uppbyggnaden av en fondlösning.<sup>2</sup> Det finns emellertid sätt att stävja denna problematik.

Utöver risken med att mindre seriösa arrangörer drar otillbörlig fördel finns även en risk för att ett kollektivt system utnyttjas för bedrägerier eller annan rent kriminell verksamhet. Ett kollektivt resegarantisystem skulle kunna missbrukas, nämligen genom att utbetalningar sker till personer som inte har rätt till det, särskilt om arrangören också agerar illojalt. Det är därför av vikt att granskningen av både ersättningskrav och näringsidkare håller hög kvalitet.

---

<sup>2</sup> SOU 2016:84, s. 129.

## 7.3 Alternativ 1 – behålla nuvarande system

**Utredningens bedömning:** Det nuvarande insolvenssystemet, som i huvudsak bygger på individuella garantier, medför onödigt höga kostnader för reseaktörerna och skapar etableringshinder. Vidare innebär det att resenärerna riskerar att inte få den ersättning de har rätt till. Det nuvarande systemet bör därför inte behållas oförändrat.

### 7.3.1 Utfallet av den mer öppna lösningen

Den nuvarande resegarantilagen möjliggör insolvensskydd i olika former så att aktörerna har möjlighet att välja den lösning som bäst passar deras verksamhet. I april 2022 var omkring 600 arrangörer medlemmar i kollektiva garantier och 1 249 aktörer ordnade resegaranti på annat sätt. Av dessa 1 249 aktörer hade i augusti 2022 endast tre aktörer ordnat resegaranti genom försäkring. I mars 2023 var det 376 aktörer som ordnat resegaranti genom att deponera medlen hos Kammarkollegiet. Det kan konstateras att betalningsutfästelser fortfarande är den dominerande formen för att ordna resegaranti, förutom när det gäller de oftast mindre aktörer som är medlemmar i kollektiva garantier.

### 7.3.2 Samma problem kvarstår

Paketreseutredningen beskrev ett flertal problem med systemet med individuella garantier. Utredningen angav bl.a. att systemet medför onödigt höga kostnader för reseaktörerna och skapar etableringshinder. Vidare innebär det att resenärerna riskerar att inte få den ersättning de har rätt till.

Utredningen konstaterar att dessa problem i hög grad fortfarande gör sig gällande. Flera reseaktörer upplever alltjämt systemet som kostsamt och inte minst mindre arrangörer har uppgett att kostnaderna och svårigheterna att skaffa resegaranti utgör hinder för dem att etablera sig och konkurrera med större aktörer. Vid flera av de konkurser som har inträffat sedan 2018 har dessutom Kammarkollegiet behövt göra en kvotering och resenärerna har alltså inte fått den ersättning de har rätt till.

### 7.3.3 Kostnaderna för arrangörerna kan komma att öka

En reform där återbetalningskrav och värdebevis kommer att omfattas av resegarantisystemet skulle leda till att fler resenärer är berättigade till ersättning vid en konkurs. De kvoteringsbeslut som Kammarkollegiet har fattat enligt dagens resegaranti omfattar inte resenärer med återbetalningskrav och värdebevis. Trots detta har den ställda resegarantin alltså varit för låg för att täcka kraven från resenärerna.

Utredningens bedömning är mot denna bakgrund att kostnaderna för resegarantin kan förväntas öka om banker och försäkringsbolag även ska beräkna risken utifrån de resenärer som gör gällande återbetalningskrav och värdebevis vid en insolvenssituation.

### 7.3.4 Utredningens slutsatser

När utredningen prövat förutsättningarna för att behålla dagens system mot de i det föregående angivna utgångspunkterna står det klart att det nuvarande systemet alltjämt är dyrt och kostsamt, innebär vissa etableringshinder och inte alltid ger resenärerna det skydd som de har rätt till. Enligt utredningens mening skulle inte enskilda reformer – exempelvis lagstiftning om senare slutbetalning av paketresor – råda bot på dessa problem.

Utredningens bedömning är därför att det inte är lämpligt att behålla dagens system. De alternativa resegarantisystem som bör övervägas i första hand består av olika fondlösningar.

## 7.4 Allmänt om fondlösningar

**Utredningens bedömning:** Resegarantisystem som byggs kring fondlösningar innebär lägre kostnader, lägre etableringshinder och oftast ett starkare skydd för resenären än dagens system.

### 7.4.1 Inledning

Paketresedirektivet implementering i andra länder visar att trenden har gått mot kollektiva lösningar (se kapitel 5). Danmark har sedan länge ett system med individuella garantier vid sidan av en resegaranti-

fond. Norge har tidigare tillämpat en ordning där det visserligen finns en resegarantifond, men där storleken på individuella garantierna som krävs är betydligt högre än i Danmark. De förslag som nu övervägs innebär att fondbeloppet i stället ska ökas väsentligt och att storleken på de individuella garantierna ska halveras. I Tyskland var systemet tidigare uppbyggt på bankgarantier och försäkring för att nu ha ändrats till ett system med en stor kollektiv fond. Nederländernas system är i grunden kollektivt, även om det består av flera olika privata resegarantifonder. Även Förenade kungarikets resegarantisystem bygger på en resegarantifond.

#### 7.4.2 Kollektiva system kan innebära lägre kostnader

Ett system med individuella garantier skyddar i teorin resenärerna mot den hypotetiska situationen att samtliga reseaktörer går i konkurs samtidigt och att alla resenärer hos samtliga aktörer skulle behöva ersättas. En sådant scenario är vad som kallas ”mycket osannolika risker” i skäl 40 till paketresedirektivet, och som medlemsländerna inte är skyldiga att ta i beaktande vid utformningen av de respektive resegarantisystemen.

En kollektiv fondlösning skulle i och för sig ge en teoretisk underfinansiering, men som ändå kan bedömas vara rimlig och tillräckligt säker. Eftersom en fond inte skulle behöva vara tillräckligt stor för att täcka alla resenärers krav om samtliga aktörer som är medlemmar i fonden blir insolventa samtidigt kan fondsystemet innebära lägre kostnader.

Resegarantisystemet finansieras i grunden av resenärerna. Om kostnaderna för att ordna resegaranti ökar kommer också priserna att öka. En övergång till ett kollektivt system innebär att resenärerna accepterar en ökad risk i utbyte mot att priserna blir lägre och utbudet av paketresor ökar. Här bör framhållas att det endast är den systematiska risken som ökar, dvs. att så många konkurser sker att fondens kapital är otillräckligt. I det enskilda fallet är det tvärtom så att resenärernas trygghet kan öka.

I den modell för resegaranti som föreslås i Norge bedöms kostnaderna för att ordna resegaranti nästan halveras. Vid en jämförelse med det danska systemet kan konstateras att det är betydligt billigare att ordna resegaranti i Danmark än i Sverige, förutsatt att Rejse-

garantifonden inte kräver att arrangören ställer en högre resegaranti på grund av risken för förlust i fonden. Utredningens bedömning är därför att ett kollektivt system, oavsett vilken form det har, på lång sikt skulle innebära lägre kostnader för arrangörerna.<sup>3</sup>

### 7.4.3 Kollektiva system kan innebära ett starkare skydd

Utredningens utvärdering av de konkurser som inträffat de senaste åren och som lett till utbetalning ur resegarantin (se avsnitt 4.3.6) visar att det vid flera konkurser saknades tillräcklig resegaranti för att alla resenärer skulle bli fullt kompenserade. I ett system med en kollektiv fond är betalningen av resenärernas ersättningskrav inte beroende av att den ställda resegarantin är tillräcklig, så länge fondens medel är tillräckliga att ersätta resenärerna. Resenärernas trygghet kan alltså på systemnivå sägas öka med ett kollektivt system. Det ska dock framhållas att ett system som inte tar mycket osannolika risker i beaktande ändå medför en ökad risk jämfört med ett system där individuella garantier finns i tillräcklig omfattning.

### 7.4.4 Kollektiva system kan innebära lägre etableringshinder

Den kritik som riktats mot dagens system är att det alltjämt innebär etableringshinder, främst för små aktörer. Etableringshindren består i regel av för höga kostnader för att ordna resegaranti. Att en fond kan innebära lägre kostnader innebär därför i sig att ett system med en fond också kan underlätta etableringen av nya arrangörer. Skulle resegarantisystemet bestå av endast en kollektiv fond skulle det bli mycket billigare och enklare för nya aktörer att etablera sig och ordna resegaranti. Om systemet skulle bestå av en fond vid sidan av individuella garantier, skulle garantierna ändå bli billigare att ordna och instegshindren för aktörerna därmed bli lägre.

---

<sup>3</sup> Eftersom en fond skulle behöva byggas upp är det sannolikt att kostnaderna ökar på kort sikt.

### 7.4.5 Kollektiva system och statens risk

Erfarenheterna från covid-19-pandemin och konkursen i Thomas Cook visar att ett kollektivt system som bedömts som välfungerande, ändå kan utsättas för stora påfrestningar i kristider. När den danska paketresekassans kapital sjönk kraftigt under pandemin gav danska staten exempelvis ett tillskott till fonden på 125 miljoner dkr.

Även i system som inte bygger på en kollektiv fond har stater gett olika tillskott. När Thomas Cook gick i konkurs och det visade sig att den försäkringsbolaget hade tecknat inte var tillräcklig för att täcka alla resenärers ersättningskrav betalade tyska staten de resenärer som inte fick tillräcklig ersättning, över 100 miljoner euro. I ett scenario där en statligt administrerad fond inte är tillräckligt stor för att täcka alla ersättningskrav kan staten, utan att vara förpliktad att göra det, av olika skäl besluta att kompensera de resenärer som inte fått den ersättning de skulle vara berättigade till.

För den händelse flera aktörer blir insolventa samtidigt och ett stort antal resenärer inkommer med berättigade krav på ersättning och storleken på en kollektiv fond inte är tillräcklig för att ersätta resenärerna kan alltså staten på ett eller annat sätt komma att bli involverad. Skulle bristen på kapital i fonden bero på att paketresedirektivets krav på effektivt skydd för resenärerna inte i tillräcklig grad fått genomslag i den nationella lagstiftningen kan det i slutändan bli fråga om rena förpliktelser att ersätta resenärerna. Ett sådant scenario är emellertid mindre troligt om fondens storlek har beräknats utifrån den vägledning som ges i paketresedirektivet.

### 7.4.6 Kollektiva system kan vara lättare att utnyttja

I ett system med individuella garantier ansvarar varje aktör för sin egen risk. När den resegaranti en aktör har ställt varit för liten för att alla resenärer ska kunna ersättas fullt ut har detta ofta berott på att aktören lämnat felaktiga uppgifter. Anledningen till de felaktiga uppgifterna kan vara både omedvetet slarv och medvetet felaktigt lämnade uppgifter eller underlåten rapportering av en högre försäljning.

Ett system där varje aktör svarar för sin egen risk är mindre känsligt för fusk än ett kollektivt system. Om en aktör lämnat felaktiga uppgifter riskerar det att påverka resenärerna hos den aktören. Där emot påverkar det inte andra aktörer inom resegarantisystemet. Nu-

varande system kan därför sägas ha ”vattentäta skott” mellan olika aktörer.

I ett kollektivt system delar aktörerna på ansvaret. Detta kan ge upphov till ett antal problem som utredningen redogör för i avsnittet om en fond som enda garanti.

## 7.5 Alternativ 2 – en fond som enda garanti

Ett system med endast en kollektiv fond är såvitt känt oprövat i Europa. Det finns därför inte förutsättningar att studera hur ett sådant system skulle fungera.

En fond som enda garanti skulle – i likhet med alla fondlösningar – sannolikt leda till lägre kostnader för arrangörerna, vilket i sin tur sannolikt leder till lägre etableringshinder och billigare priser för resenärerna. Dessutom skulle en fond som enda garanti leda till att resenärer i högre grad än i dagens system blir ersatta vid händelse av en konkurs.

Det finns emellertid flera risker med en fond som enda garanti, varvid den största handlar om risken att fonden utnyttjas genom rent kriminell verksamhet. Om det svenska systemet skulle bestå av endast en fond, med inga eller låga trösklar för medlemskap, skulle incitamenten givetvis öka att utnyttja den fonden. De senaste åren har välfärdsbrott fått större uppmärksamhet. Det kan handla om bedrägerier inom områden som hemtjänst, föreningsbidrag, personlig assistans eller lönegaranti (se t.ex. Brå rapport 2022:1). Det kan inte uteslutas att en resegarantifond skulle utsättas för samma typ av bedrägeriförsök som andra kollektiva system, exempelvis genom ansökningar om ersättning för påhittade resor.

Förutom rent kriminell verksamhet kan ett kollektivt system ge incitament att starta upp mycket riskfylld verksamhet med låga chanser att lyckas men där den möjliga vinsten är ansevärd. Skulle för många sådana företag misslyckas skulle fonden lida ett väsentligt tapp och det kan sättas i fråga att det skulle vara rättvist mot de företag som varit med och byggt upp fonden.

Om dessa risker realiserats skulle en ansevärd mängd resurser krävas för att säkerställa fondens trovärdighet. Det innebär i sin tur att den administrativa kostnaden för fonden skulle öka, vilket i sin tur leder till högre medlemsavgifter för arrangörerna.

Det sagda talar för att en kollektiv fond inte kan vara det enda systemet. De fördelar som kan uppnås med en fond som enda garanti kan i stället uppnås med en större fond och mindre individuella garantier (alternativ 4). Skulle resegarantisystemet bestå av en resegarantifond men ändå kräva att aktörerna ställer en viss individuell garanti minskar incitamenten att utnyttja fonden. Dessutom finns det möjligheter att kräva att en aktör som avser att bedriva särskilt riskfylld verksamhet ställer en högre garanti av vad som annars hade krävts. Utredningens bedömning är därför att en fond som enda garanti (alternativ 2) är mindre lämpligt.

## **7.6 Alternativ 3 – större individuella garantier och en mindre fond**

Som tredje alternativ till dagens resegarantisystem har en lösning med en fond som sekundär garanti övervägts. Med sekundär garanti åsyftar utredningen en fond som, trots att den är sekundär till individuella garantier, ändå är tillräckligt stor för att möjliggöra att garantierna kan sänkas betydligt. Att inrätta en resegarantifond som uppgår till några miljoner kronor för att möjliggöra ersättning till resenärer när Kammarkollegiet i dagsläget tvingas fatta kvoteringsbeslut vore en i sammanhanget enkel åtgärd som dessutom bygger på att det nuvarande systemet behålls. Eftersom utredningen inte anser att det nuvarande systemet är lämpligt föreslås heller ingen sådan ”säkerhetsfond”.

Flera av de överväganden som förs fram i det följande om en större fond och mindre individuella garantier (alternativ 4) gör sig gällande även för en fond som sekundär garanti.

En lösning där fonden är sekundär skulle innebära att ersättningen till resenärerna vid händelse av en arrangörs konkurs till största delen ska bäras genom arrangörens individuella garanti. Denna kan dock tillåtas vara mindre och inte fullt ut täcka ersättningskraven eftersom det även finns en fond som täcker den resterande delen. Skulle fonden vara sekundär till garantierna bedömer utredningen att 75 procent av risken som utgångspunkt ska bäras av de aktörernas individuella garanti och 25 procent av risken ska bäras av fonden. Fondens kapital behöver följaktligen uppgå till 500 miljoner kronor, och storleken på de individuella garantierna kan sänkas med 25 procent.

I ett system med individuella garantier som primär säkerhet saknas anledning att införa en regel som tillåter att aktörer med särskilt riskfylld verksamhet kan krävas på en högre garanti. Utredningen bedömer att resegarantierna alltså kommer att vara så höga att de skäl som skulle tala för en sådan regel inte är lika starka.

## **7.7 Alternativ 4 – större fond och mindre individuella garantier**

### **7.7.1 Inledning**

Ett resegarantisystem med en stor fond som kompletteras av individuella garantier skulle dra nytta av flera av de fördelar som finns med en fondlösning samtidigt som nackdelarna och riskerna minskar.

Med en fondlösning som utformas enligt alternativ 4, med en större fond och mindre individuella garantier, kommer sannolikt fonden att bära den huvudsakliga kostnaden för att ersätta resenärerna vid en konkurs. Fördelarna är i stort sett desamma som fördelarna med en fondlösning som enda garanti. Eftersom summan av storleken på fonden samt de individuella garantierna är lägre än kostnaden för det fall samtliga aktörer skulle gå i konkurs samtidigt, kan kostnaderna för att ordna resegaranti minskas. Förutom att uppfylla målet att sänka kostnaderna för reseaktörerna bidrar ett sådant system dessutom till att nya och mindre företag har lättare att etablera sig på resemarknaden.

Enligt detta alternativ skulle reseaktörerna ändå behöva ordna individuella garantier. Det finns flera skäl för en sådan ordning. Ett sådant är att storleken på fonden inte behöver vara lika stor som i ett system med endast en fond som garanti. Ett annat skäl är att fonden på det sättet blir mindre exponerad för risker i form av oseriösa aktörer som försöker skaffa sig otillbörliga fördelar på bekostnad av seriösa. Den individuella garantin skulle då, förutom att användas för att betala resenärerna vid en konkurs, fungera som en medlemsavgift i fonden och bidra till systemets trovärdighet.

### 7.7.2 Prioritetsordningen vid en konkurs

Det förslag som utredningen förespråkar i detta sammanhang går ut på att den resegaranti aktören ställt i första hand ska användas för att betala resenärerna. Det som inte täcks av den garantin ersätts av fonden.

Det nuvarande systemet möjliggör att aktörer ställer resegaranti genom att teckna en försäkring. Enligt vad utredningen inhämtat innehåller dessa försäkringar inte något tak för hur höga utbetalningarna till resenärerna kan bli vid en konkurs. Skulle en aktör ordna garanti genom försäkring på dagens villkor, dvs. utan beloppsgräns, skulle det kunna innebära att fondmedel inte alls behöver tas i anspråk. Det är dock rimligt att anta marknaden kommer att anpassa sig till ett nytt system.

### 7.7.3 Beräkningen av storleken av de individuella garantierna

Den formel Kammarkollegiet använder för att räkna ut storleken på resegarantin kräver att reseaktörerna lämnar in en budget. I budgeten anges antal resenärer och förväntad bruttointäkt för garantipliktiga resor månad för månad. I samma budgetinformation anger aktörerna även betalningsvillkor såsom antal dagar i snitt före avresa som eventuella anmälningsavgift betalas, och antal dagar före avresa som slutbetalning sker.

Det är rimligt att utgå från att den metod Kammarkollegiet använder sig av ger ett mycket precist resultat vid beräkningen av den resegaranti en aktör ska ordna. Det ligger i det nuvarande systemets natur att det inte ger utrymme för schabloner. Hade Kammarkollegiets uträkning grundats på exempelvis en viss procent av arrangörens garantipliktiga omsättning finns alltid risken för att den resegaranti aktören ställer blir för liten för att kompensera alla resenärer vid en konkurs.

Ett resegarantisystem som bygger på en fond tillåter emellertid att den individuella garantin räknas ut med hjälp av enklare metoder. Eftersom den individuella garantin endast skulle vara en kompletterande garanti till en fond krävs inte samma precision som i ett system med endast individuella garantier. Den uträkningsformel som ligger närmast till hands är att basera resegarantin på arrangörens resegarantipliktiga omsättning. Detta är för närvarande också basen för beräkningen av garantin i Danmark, Norge och Tyskland.

Att räkna ut storleken på resegarantin tar väsentliga resurser i anspråk hos Kammarkollegiet. Därutöver innebär den budget som aktörerna lämnar in en viss administrativ börda som kan vara betydande för mindre arrangörer. En beräkning utifrån arrangörens garantipliktiga omsättning är en lämpligare modell. Ett rimligt antagande är att storleken på de individuella garantierna i ett sådant system skulle sänks. Storleken på den individuella garantin bör därför i ett system med en primär fond anges som en viss procent av omsättningen (se vidare avsnitt 7.9.4).

## 7.8 Ett nytt system bör bygga på en stor fond som kompletteras med individuella garantier

**Utredningens bedömning:** Av de tre olika förslag till ett resegarantisystem som bygger på fondlösningar är ett system som bygger på en stor fond som kompletteras med mindre individuella garantier det som bäst svarar mot utgångspunkterna för ett effektivt insolvensskydd.

Vid prövningen av de olika alternativen för utformningen av framtidens resegarantisystem har utredningen kommit till slutsatsen att en stor fond, som kompletteras med mindre individuella garantier, är den lösning som bäst svarar mot de utgångspunkter som anges i avsnitt 7.2. Utredningens föreslår därför nedan hur en sådant resegarantisystem kan utformas samt förvaltas och administreras.

## 7.9 Storleken på resegarantifonden

### 7.9.1 Allmänt om fondens storlek

Hur stort fondens kapital bör vara beror främst på hur stora de individuella garantierna är. Skulle fondkapitalet vara för litet, och resenärer följaktligen inte får tillräcklig ersättning vid insolvens, kan det inverka negativt på resenärernas förtroende för paketresebranschen och resegarantisystemet.

Det är å andra sidan inte önskvärt att fonden är så stor att den innebär en total riskeliminering. Fonden ska alltså inte motsvara sum-

man av alla ställda resegarantier i ett system med individuella garantier (5,6 miljarder kronor/januari 2023). Kostnadsbelastningen blir då onödigt hög. I slutändan bekostas fonden av resenärerna i form av prisökningar och det kan påverka resebranschen på ett negativt sätt.

Det gäller alltså att finna en balans mellan ett tillräckligt gott skydd och de kostnaderna som uppstår i systemet. Med en stor kollektiv fond jämte låga individuella garantier kan lägre kostnader uppnås. I allmänhet kommer skyddet att omfatta en tillräckligt hög procentandel av arrangörernas omsättning avseende paketresor för att ge resenärerna ett tillräckligt gott skydd. Genom att utesluta mycket osannolika risker, såsom alla aktörers samtidiga insolvens, bedöms den eftersträfvade balansen kunna uppnås.

### 7.9.2 Beräkningen av målkapitalet för en resegarantifond

En modell för beräkning av fondens storlek grundas på att målkapitalet i resegarantifonden ska kunna täcka samtida konkurser hos den största aktören samt en mellanstor aktör. En förutsättning för detta är att dessa aktörer sammanlagt har cirka 15 procent av marknaden. Den största aktören på den svenska marknaden (Ving) ställde 2015 resegaranti på 1 580 miljoner kronor, och en medelstor aktör (Ticket) ställde resegaranti på 121 miljoner kronor. Sammanlagt blir detta cirka 1,7 miljarder kronor. Utredningen bedömer mot denna bakgrund att summan av nämnda aktörers individuella garantier jämte fondens kapital inte bör understiga 1,7 miljarder kronor.

En del modeller i närliggande länder bygger på antagandet att de ersättningskrav som ska täckas vid en konkurs uppgår till 22 procent av paketresearrangörernas årsomsättning.

Med ett sådant synsätt bör fonden uppgå till summan av den samlade omsättningen för paketresor  $\times 22$  procent  $\times 15$  procent.

Det sista året före covid-19-pandemin, 2019, var resebyråers och arrangörers försäljning i Sverige cirka 58 miljarder kronor (SRF, Marknadsuppgifter 2019). All försäljning är emellertid inte resegarantipliktig utan siffran inkluderar försäljning av flygstolar, dagsresor, affärsresor och annan försäljning som inte är resegarantipliktig.

Det saknas faktiska uppgifter om hur stor del av omsättningen som är resegarantipliktig, men SRF har angett att en uppskattning skulle kunna vara att 30 procent av omsättningen utgörs av paketresor. Det

skulle innebära att den svenska paketresebranschens årsomsättning var 17,4 miljarder kronor. Uppskattningar grundade på jämförelser med andra länder leder dock till slutsatsen att garantipliktig omsättning i Sverige är högre.

Den norska paketresebranschens årsomsättning 2019 var omkring 18 miljarder nkr.<sup>4</sup> Utifrån antagandet att norrmän och svenskar köper paketresor i lika stor utsträckning skulle det, justerat efter befolkningmängd, innebära att den svenska paketresebranschens årsomsättning är cirka 36,5 miljarder kronor.

Enligt den modell som Tyskland använt sig av vid sina beräkningar kring storleken på en resegarantifond bedöms ersättningskraven vid en konkurs uppgå till 22 procent av årsomsättningen. Undersökningar som gjorts i Norge visar att cirka 22 procent av paketreseföretagens årsomsättning ligger väldigt nära de faktiskt ställda garantierna i Norge.<sup>5</sup> Som jämförelse kan nämnas att Vings respektive STS Alpresors resegaranti i december 2015 uppgick till cirka 26 respektive 25 procent av bolagens nettoomsättning för räkenskapsåret 2015/16.

Om man utgår från att reseaktörernas sammanlagda resegaranti är 22 procent av årsomsättningen även i Sverige skulle den garantipliktiga årsomsättningen uppgå till cirka 34 miljarder kronor, grundat på att det totala beloppet för samtliga garantier var 7,5 miljarder kronor strax före utbrottet av pandemin i mars 2020. Även om de ställda resegarantierna inte endast avser framtida ersättningskrav utan även hemtagning samt ett visst påslag för eventuell ökad försäljning bedömer utredningen att det lämpligaste är att utgå från att den paketresebranschens totala omsättning är omkring 34 miljarder kronor.<sup>6</sup>

Den fortsatta framställningen kring storleken på resegarantifonden utgår således från att det är 22 procent av 34 miljarder kronor som ska täckas vid konkurs. Tillämpat på svenska förhållanden skulle mållkapitalet för fonden alltså vara 34 miljarder kronor  $\times$  22 procent  $\times$  15 procent = 1 112 miljarder kronor. Detta måll kapital motsvarar för övrigt omkring 13 procent av mållkapitalet i den tyska resegarantifonden samtidigt som Sveriges befolkning uppgår till omkring 12,5 procent av Tysklands.

En av grundförutsättningarna för tyska beräkningsmodellen är dock att den största aktören och en mellanstor aktör tillsammans ska

---

<sup>4</sup> Rejsegarantiutvalgets rapport, s. 178.

<sup>5</sup> Rejsegarantiutvalgets rapport, s. 178.

<sup>6</sup> DRSF har till utredningen uppgett att deras beräkningar av den tyska paketresemarknadens årsomsättning inte utgjordes av exakta data utan av beräkningsmodeller och antaganden.

utgöra minst 15 procent av marknaden. Faktorn 15 procent kan alltså sägas utgöra en "botten" för beräkningen av målkapitalet i fonden. Om den största aktören och en mellanstor aktör har marknadsandelar som överstiger 15 procent blir i stället den faktiska omsättningen hos dessa styrande. Ving har cirka 34 procent av den svenska chartermarknaden ett normalt år.<sup>7</sup> Så länge denna andel är oförändrad kommer en resegarantifond som uppgår till 15 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen att leda till ett målkapital som är för litet för att kunna täcka en konkurs hos den största svenska aktören. Utredningen konstaterar således att en fond som uppgår till 1 112 miljarder kronor inte är tillräckligt stor.

### 7.9.3 Slutsatser om målkapitalet i fonden

**Utredningens bedömning:** Resegarantisystemet ska kunna täcka utgifterna vid samtida konkurser hos den största reseaktören och en mellanstor reseaktör, förutsatt att dessa står för 15 procent av marknaden. Resegarantifonden bör täcka 75 procent av utgifterna vid en konkurs. Resegarantifonden bör därför uppgå till 1,5 miljarder kronor.

Baserat på statistik från april 2022 skulle en fond på 1 112 miljarder kronor visserligen vara tillräckligt stor för att täcka en konkurs för den största aktören (Ving, 880 miljoner kronor i resegaranti) och en medelstor aktör (Ticket Privatresor, 30 miljoner kronor i resegaranti) samtidigt.

2022 var emellertid ett apart år för paketresebranschen. Under 2019 ordnade Ving en tillsvidaregaranti på cirka 1 553 miljoner kronor, och Ticket på 121 miljoner kronor. Skulle båda arrangörerna gå i konkurs samtidigt och samtliga resenärer skulle begära ersättning skulle fondens förlust bli cirka 1,7 miljarder kronor.

Utredningen anser således att fondens målkapital, i förening med de individuella garantier som aktörerna skulle ordna, bör vara något högre än summan av de resegarantier som den största aktören och en medelstor aktör ordnar i nuläget (cirka 1,7 miljarder kronor 2019).

---

<sup>7</sup> Ving.se, Marknadsandelar och försäljning, 24 augusti 2022.

Av uppgifter från Kammarkollegiet framgår vidare att myndigheten beslutade att Ving skulle ordna resegarantier (tillsvidaregaranti samt säsongsgarantier) på cirka 1 827 miljoner kronor under sommarhøgsäsongen 2019, och på cirka 1 702 miljoner kronor under vinterhøgsäsongen 2018 och 2019. Efter att Ving inkom med reviderade budgetblanketter fattade Kammarkollegiet flera nya beslut, varvid Ving inte längre behövde ordna de tidsbegränsade säsongsgarantierna. Inte desto mindre indikerar detta att målkapitalet för fonden, i förening med de nämnda reseaktörernas individuella garantier, bör vara högre än 1,7 miljarder kronor och i stället uppgå till 2 miljarder kronor.

För att ta höjd för att reseaktörernas försäljning kan komma att öka i framtiden samt för prisökningar anser utredningen därför att storleken på fonden bör uppgå till 75 procent av 2 miljarder kronor, vilket innebär 1,5 miljarder kronor. De individuella garantierna kan med den ordningen sänkas till omkring 25 procent av vad de skulle ha varit med dagens system.

#### 7.9.4 De individuella garantierna i ett fondsystem

**Utredningens förslag:** Vid sidan av resegarantifonden ska reseaktörerna som huvudregel ordna garanti motsvarande 6,25 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen.

#### Storleken på den individuella garantin minskas radikalt

Vid bestämmandet av storleken på de individuella garantierna som aktörerna ska ordna vid sidan av fondens kapital tillgodoser behövs hänsyn tas till de utgångspunkter som ligger till grund för utformningen av resegarantisystemet (se avsnitt 7.2). Låga individuella garantier bidrar rimligen till lägre kostnader för företagen. Det kan i sig göra det enklare för nya aktörer att etablera sig. Samtidigt medför det faktumet att aktörerna behöver ordna en garanti kan minska risken för att systemet utnyttjas av aktörer som driver verksamhet med särskild hög risk. En rimlig avvägning är att aktörerna i en lösning med en stor fond som primär garanti ställer individuell garanti med 25 procent av vad aktören skulle ha ställt i dagens system.

## Beräkningsgrunden för den individuella garantin

Flera skäl talar för att storleken på den individuella garantin aktörerna behöver ordna bör beräknas utifrån aktörernas garantipliktiga omsättning. En sådan beräkningsmodell är enklare att administrera både för Kammarkollegiet och för aktörerna som rapporterar in uppgifterna.

Det främsta argumentet mot en sådan beräkningsmodell är att det ger ett mindre precist resultat än den beräkningsmodell Kammarkollegiet i dag använder. Detta kan illustreras med följande exempel.

En aktör som säljer paketresor året runt säljer i de flesta fall betydligt fler resor under sommarmånaderna. Skulle den resegarantiaktören ordnar beräknas på en viss procent av årsomsättningen finns det en risk för att resegarantin inte är tillräckligt stor för att ersätta alla resenärer om aktören skulle gå i konkurs just under sommarmånaderna, då aktören säljer som flest resor.

Den nämnda problematiken hanteras i dagsläget genom att aktörerna är skyldiga att lämna detaljerade uppgifter till Kammarkollegiet inte endast om aktörernas årsomsättning. Kammarkollegiet granskar tvärtom aktörerna månad för månad och lägger samman de slutbetalningar reseaktören, enligt aktörens egen inlämnade budget, förväntas få in den månaden, de anmälningsavgifter eller andra förskottsbetalningar reseaktören förväntas få in samt förväntade kostnader för hemtransport och eventuell inkvartering i väntan på hemtransport för resenärer. För att ta höjd för att vissa aktörers försäljning ökar under vissa månader kan Kammarkollegiet besluta om ytterligare säsongsgarantier.

I ett system med endast individuella garantier finns knappast någon möjlighet att en aktörs resegaranti kan framräknas som en viss procent av årsomsättningen, eftersom det kan leda till att den ställda resegarantin inte är tillräckligt för att ersätta alla resenärer som har rätt till ersättning från garantin.

Ett system med en fond som primär garanti kräver inte samma precision i beräkningen eftersom endast en viss del av resenärernas ersättningskrav förväntas täckas av aktörens individuella garanti. Att arrangören skulle gå i konkurs under högsäsong, och den individuella garantin som räknats ut baserat på arrangörens årsomsättning kanske rätteligen borde ha varit högre under just den säsongen, är

med andra ord acceptabelt i ett fondsystem i syfte att uppnå en enklare och mer effektiv administration.

Det förslag som utredningen lägger fram bygger på antagandet att de berättigade ersättningskraven från resegarantin vid en konkurs uppgår till 22 procent av arrangörens garantipliktiga omsättning. Tar man dessutom höjd för att systemet ska tillåta att aktörerna har en viss ökad försäljning som inte omedelbart syns i årsomsättningen, att även värdebevis ska täckas av resegarantisystemet samt att systemet ska täcka hemtransport anser utredningen att det är rimligt att utgå från att 25 procent av arrangörens garantipliktiga årsomsättning ska kunna täckas vid en konkurs.

Utredningen föreslår således att den individuella garantin aktörerna ordnar ska motsvara 25 procent av risken (dvs. 25 procent av garantipliktiga årsomsättningen) vid en konkurs och resterande 75 procent ska täckas av fonden. Den individuella garanti en aktör ska ordna är alltså den garantipliktiga årsomsättningen  $\times 0,25 \times 0,25$ , eller med andra ord 6,25 procent av den garantipliktiga årsomsättningen.

### 7.9.5 Möjlighet till högre eller lägre individuell garanti

**Utredningens förslag:** En reseaktör ska kunna krävas på en förhöjd garanti om det finns en särskild risk för att fonden kan lida förlust. Saknas det risk för att resegarantifonden kommer att lida förlust kan godtas att arrangören eller återförsäljaren ordnar en lägre garanti.

Den fondlösning som utredningen föreslår innebär att resegarantisystemet är underfinansierat. Detta innebär alltid en risk. Det finns klara fördelar med att uträkningen av storleken på de individuella garantierna är så förutsägbar som möjligt, inte minst vad gäller nystartade arrangörer som vill kunna beräkna vilken kostnad resegarantin kommer att innebära för dem. Inte desto mindre finns det nackdelar om lagen inte skulle tillåta undantag från en beräkningsmodell där alla reseaktörer ställer resegaranti i form av en viss procent av omsättningen.

Inrättandet av en resegarantifond innebär att aktörerna, till skillnad från i nuvarande system, delar på riskerna. Olika arrangörer har olika riskfylld verksamhet. Med riskfylld verksamhet åsyftas såväl

risken för att arrangören går i konkurs som risken i form av kostnaderna för att ersätta resenärerna vid händelse av en konkurs. Som utgångspunkt är det värt att sträva efter ett system som i så liten grad som möjligt diskriminerar olika aktörer. Om erfarenheterna från covid-19-pandemin visar att resegarantisystemet är sårbart på kollektiv nivå, visar erfarenheterna från konkursen i Thomas Cook att en konkurs hos enstaka aktörer kan sätta resegarantisystemet under press.

Utredningen föreslår därför att en arrangör kan krävas på en förhöjd garanti om det finns en särskild risk för att fonden kan lida förlust. I det sammanhanget är det väsentliga inte risken för konkurs, utan risken för att en konkurs inträffar som leder till en förlust för fonden. Exempelvis kan en nystartad arrangör som avser att sälja dyra charterresor till många resenärer krävas på en förhöjd garanti om arrangören inte kan visa att arrangören har en god ekonomi. När det gäller mindre aktörer, exempelvis lokala eller regionala arrangörer, vars konkurs inte skulle innebära några särskilda tapp för fonden finns sällan skäl att kräva en förhöjd garanti.

Att bedöma om det finns en särskild risk för att fonden kan lida förlust kan komma att kräva väsentliga resurser från den som är ansvarig för bedömningarna. Bedömningarna bör utföras av Kammarkollegiet, som är den myndighet som har störst kompetens och mest erfarenhet av att bedöma resegarantier. De resurser Kammarkollegiet i dag avsätter för att beräkna en aktörs resegaranti kan i ett fondsystem i stället läggas på att bedöma aktörers risk.

På motsvarande sätt bör det finnas en möjlighet för arrangörer med mycket tillfredsställande ekonomi att helt befrias från kravet på att ordna individuell resegaranti. En förutsättning härför är att det saknas risk för förlust för resegarantifonden.

### 7.9.6 Hur fonden ska byggas upp

**Utredningens förslag:** Målkapitalet på 1,5 miljarder kronor ska nås genom att reseaktörer åläggs att betala ett bidrag på 80 kronor per resenär för resor som kostar 5 000 kronor eller mer och 40 kronor per resenär för resor som kostar under 5 000 kronor.

### 7.9.7 Inledande överväganden

Utredningens direktiv innehåller att förslagen inte får innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet. Detta utesluter såväl att staten lämnar ett bidrag till fonden som att staten garanterar lån som fonden kan ta upp. Statlig finansiering reser dessutom frågor om tillåtligheten av statliga stödåtgärder. Det är därför arrangörerna (och i slutändan resenärerna) som måste bygga upp fonden.

Uppbyggnaden av fonden kan göras enligt i huvudsak två olika lösningar, antingen genom att reseaktörerna betalar ett bidrag per resenär för sålda resor, eller genom att reseaktörerna betalar en viss del av den resegarantipliktiga årsomsättningen till resegarantifonden.

EU-kommissionen gjorde under 2017 en studie i syfte att undersöka hur regionala skatter påverkar turismen. Slutsatsen av studien var att tillgänglig forskning visar att turister är mycket känsliga för prisökningar när det gäller sol- och badsemestrar, men att affärsresenärer är mindre känsliga. Bland rapportens slutsatser anges att det finns ekonomiska anledningar att sänka turistskatter, särskilt direktverkande ”besöksskatter”, i syfte att höja konkurrenskraften hos ett resmål.<sup>8</sup>

Den svenska flygskatten infördes den 1 april 2018. I en rapport från Transportstyrelsen om det första halvåret med flygskatt noterades att det var första gången antalet passagerare minskat under perioden april–september de senaste fem åren. Enligt Transportstyrelsen var det dock fortfarande för tidigt att dra långtgående slutsatser om skattens effekter på flygmarknaden.<sup>9</sup>

När ett prispåslag övervägs kan jämförelser göras med den svenska flygskatten som för närvarande innebär att resenärer betalar 64 kronor, 265 kronor eller 424 kronor per passagerare per enkelresa beroende på slutdestination. För de flesta resor till Europa är skatten 64 kronor, men för flera populära paketresedestinationer är skatten högre än så. För destinationer i Egypten, Tunisien och Gambia är skatten 265 kronor, och för Thailand, Vietnam och Mexiko är den 424 kronor.

---

<sup>8</sup> European Commission, The Impact of Taxes on the Competitiveness of European Tourism Final Report, 2017.

<sup>9</sup> Transportstyrelsen, Första halvåret med flygskatt, utgiven 2019-01-10.

## Alternativ 1 – ett nominellt bidrag

Att bygga upp resegarantifonden genom nominella bidrag innebär att reseaktörerna betalar ett visst bidrag, bestämt i kronor, för varje såld resa (för varje resenär). Detta bidrag kan i sin tur differentieras i två eller flera steg beroende på resans pris eller på resans destination.

Den danska resegarantifonden har byggts upp genom att varje arrangör lägger på 20 kronor per resa till priset och betalar till fonden. Det som talar för en sådan lösning är att den är mycket enkel att administrera och att den, i vart fall i teorin, har samma påverkan på alla aktörer. Lösningen kan inte heller sägas påverka mindre företag hårdare eftersom påslaget är detsamma för alla. Däremot kan lösningen slå hårdare mot aktörer som säljer billiga paketresor. Det är rimligt att utgå från att ett påslag på 20 kronor upplevs dyrare för resenärer som bokat en billigare paketresa än för den som bokat en resa för över 50 000 kronor. En annan möjlighet är därför att bygga upp fonden med ett påslag på försäljningen i procent av resans pris.

Resegarantifondens målkapital är 1,5 miljarder kronor. För att räkna ut hur stort bidrag reseaktörerna behöver lämna är den enskilt viktigaste faktorn att ta i beaktande antalet sålda paketresor per år. De femtio största svenska paketreseaktörerna anmälde under 2015 sammanlagt cirka 3,7 miljoner resenärer. Med beaktande av paketresebranschens utveckling åren före covid-19-pandemin är det rimligt att utgå från att det totala antalet resenärer ett ”normalår”, dvs. ett år som inte är drabbat av pandemin, är cirka 5 miljoner. Om en fond på 1,5 miljarder kronor skulle behöva byggas upp under fem år skulle detta innebära att ett påslag på 60 kronor per resa ( $1\,500\,000\,000/5/5\,000\,000=60$ ). Denna uträkning förutsätter dock att det inte sker några konkurser under tiden som påverkar fondens storlek och att påslaget sker på samtliga resor, dvs. även minderårigas.

Frågan är om ett påslag ska vara lika för alla resenärer eller om det ska differentieras på något sätt i syfte att få det att inverka mindre betungande på vissa, företrädesvis billigare, resor. De argument som talar för att låta prispåslaget vara olika för olika resenärer är främst att ett lika stort prispåslag riskerar att slå hårdare mot billiga paketresor. Olika sätt att differentiera prispåslaget kan vara att undanta minderåriga från prispåslaget, att låta påslaget vara olika beroende på resmål eller resans pris. Att differentiera prispåslaget beroende på om paketresans sker inom Sverige eller utomlands är tveksamt med

hänsyn till EU-regler om fri rörlighet. Utredningens bedömning är därför att en differentiering bör ske beroende på resans pris.

En utgångspunkt är att påslaget så långt som möjligt ska vara enhetligt. Genom detta skapas en förutsebarhet och en tydlighet och det är lätt att beräkna fondens uppbyggnadstakt. Av detta skäl bör endast en ”tröskel” för bidragsnivåerna finnas och inte flera. Enligt utredningens mening bör gränsen ligga på 5 000 kronor. Utredningen bedömer därför att ett nominellt påslag bör vara 80 kronor per rese-  
när för resor som kostar 5 000 kronor eller mer och 40 kronor per  
resenär för resor som kostar under 5 000 kronor.

### Alternativ 2 – ett procentuellt påslag

Alternativet till att fonden byggs upp genom nominella bidrag är att aktörer som är skyldiga att ordna resegaranti betalar ett årligt belopp som räknas ut beroende på aktörens garantipliktiga omsättning eller priset på den sålda resan (procentuellt påslag). Det som talar för ett sådan lösning är att den lättare kan anpassas utifrån aktörens ekonomiska förutsättningar och därför innebära mindre ekonomiska påfrestningar för mindre företag. Ett procentuellt påslag skulle dock, enligt upplysningar från företrädare för branschen, innebära en viss ökad administration när företagen ska lägga på ett visst procentuellt påslag på priset till kunden och sedan inrapportera detta till Kammarkollegiet. Utredningens bedömning är emellertid att reseaktörernas administration endast i liten utsträckning skulle öka. Även små reseföretag har en bokföring för att exempelvis kunna redovisa mervärdes-  
skatt. Den resegarantipliktiga årsomsättningen ska, när fonden är fullt uppbyggd, redovisas till Kammarkollegiet kvartalsvis och det torde inte ha någon avgörande betydelse om denna skyldighet inträder redan under uppbyggnadsfasen av resegarantifonden.

Till skillnad från vad som gäller för alternativ 1 är det paketresebranschens årsomsättning och inte antalet sålda resor som är den viktigaste faktorn för att beräkna påslaget enligt alternativ 2.

Som tidigare nämnts bedömer utredningen att den svenska paketresebranschens årsomsättning är 34 miljarder kronor om året. Den tyska resegarantifonden ska byggas upp genom att reseaktörerna betalar ett bidrag på 1 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen. 1 procent av 34 miljarder kronor är 340 miljoner kronor.

Med bidrag till fonden som uppgår till 340 miljoner kronor om året skulle målkapitalet i fonden ha nåtts efter knappt 53 månader.

### Exempel på årliga kostnader för reseaktörerna

Oavsett om resegarantifondens målkapital byggs upp genom alternativ 1 eller 2 kommer det innebära att vissa reseaktörer missgynnas i förhållande till andra. Några exempel på detta finns i följande tabell.

**Tabell 7.1** Årligt bidrag till resegarantifonden i kronor

Företag A: säljer 1 000 paketresor om året för 3 000 kr/st.  
 Företag B: säljer 5 000 paketresor om året för 6 000 kr/st.  
 Företag C: säljer 10 000 paketresor om året för 10 000 kr/st.  
 Företag D: säljer 50 000 paketresor om året för 20 000 kr/st.  
 Företag E: säljer 1 000 paketresor om året för 70 000 kr/st.

	A	B	C	D	E
Alternativ 1	40 000	400 000	800 000	4 000 000	80 000
Alternativ 2	30 000	300 000	1 000 000	10 000 000	700 000

*Källa:* Resegarantisystemutredningens tabell.

Det går inte heller att säga att en finansieringsmodell som utgår från årsomsättningen är mer rättvis, eftersom modellen då innebär att företag som säljer många men billiga resor betalar mindre bidrag till fonden än ett företag som säljer få men dyra resor. Företag som i huvudsak säljer korta utflyktsresor inom Sverige där busstransport och övernattnings ingår gynnas av Alternativ 2, likaså företag som säljer något dyrare resor än så. Till företag som klart gynnas av alternativ 1 hör större charterföretag (exempel D) och företag som säljer få men dyra resor, exempelvis äventyrsresor såsom bergsbestigningar (exempel E).

### Utredningens slutsatser

Såvitt avser ackumuleringen av resegarantifondens målkapital spelar det lite eller ingen roll om fonden byggs upp ett nominellt bidrag per såld resa (alternativ 1) eller genom ett procentuellt bidrag som grundas på den resegarantipliktiga årsomsättningen (alternativ 2). Utredningens bedömning är nämligen att båda alternativen kommer att

innebära att fondens målkapital kommer att nås ungefär samtidigt. Företrädare från branschen har uppgett att ett nominellt bidrag kommer att vara något enklare att administrera och, inte minst, att det blir tydligt för resenären vad denne betalar för. En tydlighet gentemot resenären kan också göra det lättare att motivera de förmodade prisökningar som skyldigheten att betala bidrag medför. Utredningen föreslår därför att fondens kapital ska byggas upp genom att reseaktörer åläggs att betala ett bidrag till resegarantifonden för varje resenär. Bidraget ska uppgå till 80 kronor per resenär för resor som kostar 5 000 kronor eller mer och 40 kronor per resenär för resor som kostar under 5 000 kronor.

### **7.9.8 Ska även näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang betala bidrag till fonden?**

Näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang är, i likhet med paketresearrangörer, skyldiga att ordna resegaranti.

I en rapport från EU-kommissionen om tillämpningen av paketresedirektivet anges att tillämpningen av begreppet sammanlänkat researrangemang gett upphov till flest frågor och att företrädare för konsumenter och företag anser att definitionen av sammanlänkat researrangemang är alltför komplicerad och svår att tillämpa i praktiken.<sup>10</sup>

En utmaning med tillämpningen av begreppet sammanlänkade researrangemang är att skyldigheten att tillhandahålla skydd vid obestånd kan vara beroende av en osäker händelse i framtiden, dvs. det faktum huruvida resenären bokar ytterligare en resetjänst från en annan näringsidkare inom 24 timmar efter den första bokningen. Om detta är fallet måste leverantören av den första resetjänsten som tar emot förskottsbetalningar från resenären tillhandahålla skydd vid obestånd för dessa betalningar.

På samma sätt som det kan vara svårt att bedöma vad som utgör ett sammanlänkat researrangemang och om näringsidkaren följaktligen är skyldig att ordna resegaranti kan det blir svårt att definiera vilka näringsidkare som är skyldiga att betala bidrag till resegaranti-

---

<sup>10</sup> Rapport från kommissionen till europaparlamentet och rådet om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, 26 februari 2021, s. 5.

fonden. Även om den andra näringsidkaren i fallet ovan är skyldig att informera den näringsidkare som underlättar det sammanlänkade researrangemanget om att ett avtal har ingåtts med resenären, har den förstnämnda näringsidkaren inte nödvändigtvis all information som behövs för att avgöra i vilka fall det har uppkommit ett sammanlänkat researrangemang.

Å andra sidan talar likabehandlingsskäl för att även näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang bör inkluderas i skyldigheten att betala bidrag för uppbyggnaden av resegarantifonden. Dessa näringsidkare skulle, på samma sätt som paketresearrangörer, dra fördel av de förväntat lägre kostnader för att ordna resegaranti som resegarantifonden medför och det är därför rimligt att båda reseaktörerna bidrar till att bygga upp det nya resegarantisystemet.

Utredningen bedömer därför att skyldigheten att betala bidrag till fonden bör gälla både för paketresearrangörer och näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättar uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang.

### 7.9.9 Vad som gäller under tiden fonden byggs upp

**Utredningens förslag:** Om resegarantifondens totala kapital understiger två tredjedelar av 1,5 miljarder kronor ska kravet på att betala bidrag till fondens uppbyggnad återaktiveras.

En omedelbar övergång från dagens system till ett system med endast en kollektiv fond hade krävt att fonden snabbt får tillgång till ett mycket stort kapital. Detta skulle kunna ske genom att fonden tar upp ett lån, men staten hade onekligen behövt ordna säkerhet i form av garantier. Utredningen ser därför inte någon möjlighet att övergången från dagens system till en fondlösning kan ske utan att fonden har byggts upp.

Ett alternativ är att dagens system behålls till dess att fonden är fullt uppbyggd. Fördelen med ett sådant system är att det är lätt att administrera och överblicka. För arrangörerna innebär det inte heller någon direkt kostnad, förutsatt att intäkterna inte minskar till följd av minskat resande. För resenärerna innebär det dock att priset på resorna ökar. Förutom prispåslaget per resa som ska finansiera fon-

den får resenärerna indirekt även betala arrangörernas kostnader för att ordna resegarantier. Det skulle vara mindre lämpligt att reseaktörerna (i förlängningen resenärerna) åläggas att fullt ut bygga upp en resegarantifond samtidigt som man åläggs att ordna full garanti.

Ett sätt att successivt gå över till en fondlösning är att Kammarkollegiet, i takt med att fonden byggs upp, ger lätnader i fråga om de garantier som ställs i nuläget. Om uppbyggnaden av fonden under det första året exempelvis hade lett till ett fondkapital på 300 miljoner kronor (20 procent av målkapitalet) kan Kammarkollegiet följaktligen medge att resegaranti endast ställs till 80 procent av den resegaranti som dessförinnan hade krävts, varpå Kammarkollegiet successivt medger lätnader efter varje år som fonden byggts upp ytterligare.

Utredningen föreslår alltså, såsom beskrivits ovan, att kraven på att ordna garanti reduceras i takt med att fonden byggs upp. Först när fonden är fullt uppbyggd kan garantierna beräknas utifrån den beräkningsmodell för individuell garanti som utredningen presenterat, och till dess får beräkningen ske på det sätt Kammarkollegiet räknar ut storleken på garantierna i dag, reducerat med en viss procent som återspeglar hur nära man kommit målkapitalet i fonden.

### 7.9.10 Vad som gäller när fonden är uppbyggd

**Utredningens förslag:** Vid förlust i resegarantifonden bör kravet på att på nytt betala bidrag till fondens uppbyggnad aktiveras när fondens kapital understiger två tredjedelar av målkapitalet.

När resegarantifonden nått sitt målkapital, dvs. 1,5 miljarder kronor, kan dagens resegarantisystem ersättas av ett nytt system med en fullt uppbyggd fond vid sidan av individuella garantier. På paketresemarknaden förekommer konkurser. Dessa konkurser kommer att leda till förluster i fonden, det är på det sättet utredningen föreslår att resegarantisystemet ska fungera. En fråga att ta ställning till är därför med hur mycket fondens kapital kan tillåtas att minska innan skyldigheten att betala bidrag till fonden aktiveras igen i syfte att bygga upp fonden på nytt.

Det förefaller inte vara en rimlig ordning att betalningskravet aktiveras så snart en konkurs har lett till en minskning av fondens kapital. En sådan ordning skulle vara alltför oberäknelig och leda till

en omfattande administration för de reseaktörer som är skyldiga att lägga på prispåslagen gentemot resenärerna. I stället bör tröskelvärdet för när skyldigheten att lämna bidrag återaktiveras anges som en viss del av fondens måll kapital. Denna andel bör vara två tredjedelar. Skulle resegarantifonden understiga 1 miljard kronor kan det nämligen sättas i fråga om resegarantisystemet uppfyller kraven på ett tillräckligt rese-  
närsskydd som anges i paketresedirektivet.

Vid en minskning av fondkapitalet till 1 miljard kronor hade inte resegarantisystemet klarat av att hantera en konkurs hos den i dagsläget största svenska aktören, i vart fall inte under högsäsong. Det förtjänar att nämnas att under åren 2008–2015 har utbetalningarna ur resegarantin i genomsnitt uppgått till cirka 865 000 kronor per år.<sup>11</sup> Mellan 2016 och 2022 utbetalades totalt 67 302 747 kronor ur resegarantier, dvs. omkring 9,6 miljoner kronor per år.<sup>12</sup> Detta kan jämföras med att om resegarantifondens medel genererar ränteintäkter på så lite som en halv procent innebär det en årlig ränta på 7,5 miljoner kronor. Att resegarantifondens kapital skulle sjunka till mindre än två tredjedelar av mållkapitalet är alltså i sig en extraordinär händelse och kräver att något av de tre största arrangörerna eller väldigt många av de medelstora arrangörerna gått i konkurs. Exempelvis hade Deturkoncernens bolag, som var en förhållandevis stor reseaktör, en resegaranti på sammanlagt cirka 89 miljoner kronor. Utredningens bedömning är att skälen som talar för att inte återaktivera skyldigheten att lämna bidrag vid mindre förluster i fonden motiverar att en kortare underfinansiering av resegarantisystemet kan tolereras.

---

<sup>11</sup> SOU 2016:84, s. 81.

<sup>12</sup> Uppgifter från Kammarkollegiet.

## 8 Stöd till paketreseföretag

### 8.1 Inledning

Dagens resegarantisystem är utformat så att det ger resenärer rätt till ersättning när en resa helt eller delvis inte fullgjorts på grund av en paketresearrangörs insolvens. Systemet får inte tas i anspråk för att förhindra att paketreseföretaget går i konkurs på grund av krav på återbetalning av resekostnader vid inställda resor.

I direktiven till utredningen anges att företrädare för paketresebranschen har fört fram att det skulle vara av värde med ett system som företagen kan använda för att betala tillbaka resekostnader för att undvika att företag drabbas av ekonomiska problem på grund av tillfällig likviditetsbrist.

I riksdagens tillkännagivande har riksdagen uttalat att det behövs ett system som säkerställer att resenärerna har ett ekonomiskt skydd när ett arrangemang måste ställas in på grund av orsaker som ligger utanför arrangörens kontroll samtidigt som reseföretag skyddas från konkurs.

Utredningen ska därför bedöma om det finns skäl att reformera resegarantisystemet för att möjliggöra att det tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resekostnader till resenärer vid inställda resor, och i sådant fall lämna förslag på hur ett sådant system bör utformas och förvaltas, inklusive regler för när systemet ska få utnyttjas samt hur det ska finansieras och administreras, och föreslå nödvändiga författningsändringar.

Utredningens förslag får inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet.

## 8.2 Tidigare exempel på stödåtgärder

Pandemin medförde aldrig tidigare skådade reserestriktioner över hela världen. Detta ledde till att resandet i Europa och många andra delar av världen nästan helt stod stilla. Utredningen har i det föregående (se kapitel 4) beskrivit vilka effekter covid-19-pandemin medförde för den svenska och den internationella turismen. Vissa stödåtgärder vidtogs i samband med att effekterna av pandemin blev uppenbara.

På förslag av regeringen beslutade riksdagen den 3 februari 2021 om att i en extra ändringsbudget för 2021 anslå 679 miljoner kronor för utgifter för lån till arrangörer eller återförsäljare av paketresor för återbetalning eller prisavdrag till resenärer enligt paketreselagen till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 och för administrationen av dessa lån. Researrangörslånen regleras i förordningen (2021:57) om statligt lån till arrangörer och återförsäljare av paketresor till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 (nedan förordningen om researrangörslån), som trädde i kraft den 10 februari 2021 och upphörde att gälla vid utgången av juni samma år.

I propositionen med förslag till lagen anförde regeringen bl.a. att spridningen av covid-19 hade inneburit att resor avbeställts, ställts in eller avbrutits i förtid. En stor andel av den skuld som uppkommit för arrangörer av paketresor till följd av spridningen av covid-19 hade betalats tillbaka. Alla resenärer hade dock inte fått tillbaka sina pengar och den utestående skulden beräknades av regeringen till 675 miljoner kronor. För att möjliggöra återbetalning till drabbade resenärer ansåg regeringen att staten borde ge lån till arrangörer av paketresor. Lånet avsåg återbetalning till resenärer enligt 3 kap. 9 § och prisavdrag enligt 4 kap. 7 § paketreselagen. Lån borde också enligt regeringen ges till en sådan återförsäljare som enligt 4 kap. 1 § andra stycket paketreselagen har samma ansvar som en arrangör. Lånen fick endast avse återbetalningar m.m. för sådana resor som bokats före den 31 oktober 2020 och som skulle ha påbörjats någon gång under perioden 1 mars 2020–31 januari 2021 eller som påbörjats och avbrutits under den perioden.<sup>1</sup>

Såsom utredningen i det föregående beskrivit har liknande stödpaket antagits av flera andra länder. I många länder vars resegarantisystem består av olika fondlösningar, bl.a. Danmark och Nederländerna, skedde detta genom att staten tillförde eller lånade ut medel till resegarantifonderna (se kapitel 5).

---

<sup>1</sup> Prop. 2020/21:77, s. 52 f.

## 8.3 Utredningens överväganden

### 8.3.1 Utredningens utgångspunkter

Resegarantisystemet är i grunden ett konsumentskydd. Det svenska resegarantisystemet tillförsäkrar resenären ett starkt skydd som bl.a. innebär att resenären har rätt att få tillbaka vad denne betalat om paketresan blir inställd och, i flera fall, om resenären själv avbeställer resan.

Covid-19-pandemin har blottlagt att resegarantisystemet i vissa situationer kan innebära att paketresearrangörer hamnar i kläm. Under utredningens arbete har framkommit att det under pandemin förekom att charterarrangörer kunde bli skyldiga att återbetala resenärer vad de betalat för en paketresa samtidigt som arrangören tvingades betala flygbolag och hotell enligt det avtal som ingåtts för den ursprungliga resan. Detta kan förklaras av att resenärer – i förhållande till paketresearrangören – har en rätt att avbeställa resan och med vissa begränsningar få tillbaka vad de betalat för resan.

Trots att resenärerna till följd av reserestriktionerna hade avbeställt resorna var det ändå fullt möjligt att det hotell som ingick i den paketresa resenären planerat att åka på var öppet, och att det flygbolag som arrangören beställt biljetter ifrån alltså trafikerade rutten, även om det i vissa fall fanns ytterst få passagerare på flygplanet. Paketresearrangören befriades således inte från sin förpliktelse att betala hotell och flygbolag samtidigt som man inte fick betalt från resenären. Detta satte flera researrangörer under stark ekonomisk press och medförde i vissa fall att arrangörerna helt enkelt saknade medel att återbetala resenärerna vad resenärerna hade rätt till enligt paketreselagen.

Utredningen bedömer att det främst är extraordinära händelser, såsom covid-19-pandemin, som skulle kunna motivera att resegarantisystemet tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resekostnader vid inställda resor. Enligt utredningens uppfattning förutsätter nämligen möjligheten att ge stöd till ett paketreseföretag att företagets betalningsoförmåga är tillfällig och påverkad av extraordinära omständigheter. Beror företagets oförmåga att återbetala resekostnader till resenärer i stället på interna faktorer, såsom en olönsam affärsmodell eller rent av dålig efterfrågan på företagets paketresor, saknas skäl att låta resegarantisystemet möjliggöra att det drivs vidare.

### 8.3.2 Tänkbara förändringar inom dagens system

**Utredningens bedömning:** Det saknas förutsättningar för att låta dagens resegarantisystem tas i anspråk för att ge stöd åt paketreseföretag.

Det nuvarande systemet, som bygger på att varje arrangör ansvarar för sin egen risk, lämpar sig mindre väl för att tas i anspråk för att ge stöd åt paketreseföretag. En sådan ordning skulle bygga på att den resegaranti som aktörerna ordnat med hos Kammarkollegiet skulle kunna tas i anspråk utan att aktören försätts i konkurs.

När det gäller de aktörer som ordnat garanti genom deponerade medel kan man visserligen tänka sig att det rent praktiskt skulle gå att låta aktören få tillgång till de deponerade pengarna för att betala tillbaka de resenärer som har rätt till återbetalning. Skulle aktören emellertid fortsätta att sälja paketresor skulle aktören behöva ordna resegaranti. I dessa fall är det svårt att se vad som skulle uppnås genom att låta aktören använda sina deponerade medel för att återbetala resenärer för att samtidigt kräva att aktören deponerar nya medel för att uppfylla kravet på att ordna resegaranti för de nya resor aktören säljer.

I vissa speciella situationer, exempelvis under en pandemi, kan det tänkas att aktören pausat sin verksamhet och att aktören därför inte säljer några ytterligare resegarantipliktiga resor. Hade aktören i ett sådant läge kunnat använda de medel som deponerats hos Kammarkollegiet för att betala tillbaka de resenärer som har krav på ersättning är det möjligt att aktören kunnat undvika en akut likviditetskris. Givet att de resenärer som skulle fått betalt om aktören fått tillgång till de deponerade medlen är desamma som skulle fått ersättning ur resegarantin vid en konkurs uppnås, ur ett resenärsskyddsperspektiv, samma resultat som vid en konkurs. Utredningen bedömer dock att denna situation är så pass speciell att det saknas anledning att gå vidare med något förslag i den delen.

Majoriteten av de aktörer som ordnar med resegaranti ordnar denna på något annat sätt än genom deponerade medel. För större aktörer är det vanligast med garantier från banker eller försäkringsbolag och många mindre aktörer är medlemmar i kollektiva garantier. En reform som skulle innebära att dessa resegarantier får tas i anspråk även om aktören inte är försatt i konkurs skulle medföra konsekvenser inte

bara för reseaktören och resenärerna utan även för de aktörer som ställer resegaranti.

Banker och försäkringsbolag, samt andra aktörer som ställer resegarantier, som i dagsläget beräknar sina avgifter och premier utifrån risken för att företaget som ansöker om garanti ska gå i konkurs skulle i stället behöva bedöma risken för konkurs samt, i tillägg här till, risken för att aktören beviljas tillstånd att ta resegarantin i anspråk för att återbetala resekostnader trots att researrangören inte är försatt i konkurs. Utredningen har inte närmare bedömt vilka konsekvenser detta skulle kunna få, men bedömer att avgifterna och premierna skulle öka väsentligt (se avsnitt 4.3.7 om förändringarna på resegarantimarknaden). Kostnaderna och svårigheterna för aktörerna att ordna resegaranti skulle därmed öka på ett påtagligt sätt. Skulle researrangören fortsätta att bedriva sin verksamhet skulle det dessutom medföra ett krav på att ordna med en ny resegaranti.

Att ett företag mot en avgift eller premie åtar sig att för en arrangörs räkning återbetala de resenärer som har rätt till ersättning enligt paketreselagen kan även beskrivas som en försäkringslösning för researrangörer. Utredningen konstaterar att inget hindrar att resemaknaden utvecklar en sådan försäkringslösning. Skälen för att genom lagstiftning utvidga resegarantisystemet i en sådan riktning är emellertid inte tillräckligt starka.

### 8.3.3 En statlig finansiering

Ett resegarantisystem som möjliggör att ge stöd till paketreseföretag för att undvika att de går i konkurs är mindre lämpligt att utveckla inom det nuvarande resegarantisystemet som främst består av individuella garantier.

En tänkbar lösning är i stället en statlig krisfond ur vilken researrangörer kan söka ersättning för de fall arrangören drabbas av en tillfällig likviditetsbrist. Att bygga upp en sådan fond i dagsläget skulle emellertid kunna komma i konflikt med statsstödsregler, vilket kräver särskilda överväganden. Utredningens direktiv innebär också att förslagen inte får innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet. Någon sådan krisfond har därför inte övervägts.

### 8.3.4 En krisfond finansierad av resebranschen

**Utredningens bedömning:** En krisfond finansierad av resebranschen är möjlig och enkel att inrätta. En sådan krisfond skulle dock innebära att ekonomiskt starka reseföretag betalar för de med sämre likviditet vilket utredningen inte bedömer vara rimligt.

Ett sätt att möjliggöra att researrangörer som på grund av tillfällig likviditetsbrist saknar möjlighet att återbetala resekostnader ges möjlighet att göra det är att inrätta en krisfond ur vilken researrangörer kan ta upp lån för att täcka den akuta likviditetsbristen. Utredningen bedömer att en sådan fond kan innebära att researrangörer som annars hade försatts i konkurs genom att ta upp lån hade kunnat fortsätta att driva verksamhet. Frågan är hur en sådan fond skulle kunna byggas upp och administreras.

De flesta resegarantisystem finansieras på ett eller annat sätt av resenärerna själva. I det föregående (se avsnitt 7.7) har föreslagits ett system som bygger på att resenärerna betalar en avgift per resa som ska finansiera en resegarantifond. Det nuvarande systemet, med främst individuella garantier, finansieras indirekt av resenärerna genom att de premier och avgifter som researrangörerna betalar till garantiutfärdarna till slut kan antas belasta resenärerna i form av höjda priser.

Att resenärerna finansierar resegarantisystemet motiveras med att systemet är ett konsumentskydd. Den resenär som köpt en resa ska kunna lita på att han eller hon får tillbaka pengarna om researrangören går i konkurs innan resan genomförs. Det förefaller tveksamt om argumenten är lika starka för att resenärerna ska finansiera en krisfond vars syfte är att företagen ska undvika att gå i konkurs. För en resenär vars resa ställts in torde i många fall frågan om återbetalningen av resekostnaderna vara av större intresse än arrangörens framtid på resemaknaden. Detta särskilt eftersom resegarantisystemet innebär att resenären ska få återbetalt vad denna betalat för resan just om arrangören gått i konkurs.

Utredningen anser därför att det inte är lämpligt att ålägga resenärerna att genom direkta avgifter bygga upp en krisfond för researrangörerna. Den finansieringsform som i stället kan komma i fråga är att låta researrangörerna själva bygga upp en krisfond. Det bör dock framhållas att även med en sådan finansieringsform är det sannolikt att resenärerna, genom prisökningar, indirekt skulle finansiera fonden.

Mållkapitalet i en krisfond låter sig inte räknas ut på samma sätt som mållkapitalet i en resegarantifond, eftersom mållkapitalet i en resegarantifond regleras av paketresedirektivets krav på ett tillräckligt skydd för resenärerna. Krisfondens måll kapital är i stället beroende av i vilken grad fonden ska kunna tillgodose behoven av stöd vid en tillfällig likviditetsbrist. Är ambitionen att en av de största aktörerna, vid en akut likviditetsbrist, ska kunna ta upp lån för att återbetala alla sina resenärer behöver kapitalet uppgå till över 1 miljard kronor.<sup>2</sup> Är ambitionen i stället att fonden ska kunna erbjuda stöd när en arrangör endast behöver ta lån för att finansiera en mindre del av resekostnaderna kan mållkapitalet sättas betydligt lägre.

Fonden kan antingen byggas upp genom att alla arrangörer som är skyldiga att ordna resegaranti betalar in en viss procent av deras resegarantipliktiga årsomsättning till fonden, eller genom att arrangörerna betalar ett bidrag per såld resa (antingen nominellt eller procentuellt i förhållande till priset).

Det finns dock ett antal problem med en sådan finansieringsmodell. Att kräva att samtliga aktörer som bedriver resegarantipliktig verksamhet ska finansiera en krisfond sannolikt inte kommer samtliga aktörer till gagn kan betraktas som orättvist av de aktörer som bedömer att de inte riskerar att hamna i en position där de behöver nyttja fonden eller som har goda möjligheter att ta upp egna lån. Redan det faktum att det i nuläget inte existerar något system i privat regi, trots att det inte finns några hinder mot att branschen skapar det, indikerar att branschens efterfrågan på en liknande fond inte är särskilt stark. Vid beredningen av förordningen om researrangörslån uttryckte flera remissinstanser att möjligheten för den aktör som ännu inte återbetalat sina resenärer att ta upp lån snedvrider konkurrensen till nackdel för de aktörer som – i strid med paketreselagen – underlåtit att återbetala resenärerna inom viss tid.<sup>3</sup>

Mot detta kan invändas att inrättandet en resegarantifond som ska byggas upp genom bidrag som påverkar samtliga aktörer lika, oberoende av hur sannolikheten är för att aktören eller aktörens resenärer kommer att behöva utnyttja fonden. Emellertid är det mer motiverat att låta samtliga aktörer bidra till ett system som ska trygga resenärernas rätt till återbetalning av resekostnader (som är ett krav enligt paketresedirektivet) än ett system som ska ge stöd till paketreseföre-

---

<sup>2</sup> Motsvarande den resegaranti som aktören ställer.

<sup>3</sup> Se bl.a. remissvar från Ving, Sveriges Bussföretag samt Rolfs Flyg & Buss.

tagen i sig. Dessutom skulle en övergång till ett system med en resegarantifond enligt utredningens beräkningar innebära lägre kostnader för samtliga aktörer, medan nyttan för en ekonomiskt stabil researrangör att bidra till uppbyggnaden av en krisfond är svårare att identifiera.

Slutsatsen av utredningens överväganden är att en krisfond visserligen är möjlig och förhållandevis enkel att inrätta. Vid vägning av nyttan med en krisfond mot dess nackdelar är det utredningens bedömning att behovet av lagstiftning för att möjliggöra enklare lån till researrangörer kan sättas i fråga. Utredningen går därför inte vidare med något förslag i denna del.

### 8.3.5 Lån från en resegarantifond

**Utredningens bedömning:** Ett system som bygger på att företag kan ta lån från resegarantifonden skulle i för stor utsträckning äventyra fondens kapital.

Ett ytterligare sätt att utvidga resegarantisystemet så att det möjliggör att ge stöd till researrangörer skulle kunna vara att låta researrangörer kunna ta lån från den föreslagna resegarantifonden. Det finns emellertid klara nackdelar med en sådan ordning. Ett lån från resegarantifonden till en researrangör skulle innebära att fondens kapital är beroende av att researrangören betalar tillbaka lånet. Skulle arrangören i stället gå i konkurs skulle det innebära en förlust för fonden som eventuellt skulle behöva byggas upp genom förnyade inbetalningar från resenärer.

Utredningen anser därför att inte heller detta är någon framkomlig väg för att utvidga resegarantisystemet i syfte att möjliggöra stöd till paketresearrangörer som saknar medel att återbetala resekostnader till resenärer vid inställda resor.

### 8.3.6 En möjlig reglering av en offentligt finansierad stödfond

**Utredningens bedömning:** En statligt finansierad stödfond är det enda lämpliga sättet att utforma ett resegarantisystem som möjliggör att det tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resekostnader till resenärer vid inställda resor. Utredningens förslag får emellertid inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet, varför något förslag inte lämnas i denna del.

#### Allmänna överväganden

Utredningens förslag får inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet. Det kan trots detta finnas anledning att redovisa hur en krisfond skulle kunna förvaltas och administreras. Även om de flesta reserestriktioner till följd av covid-19-pandemin har hävts har pandemin visat att extraordinära händelser kan inträffa plötsligt och att det kan finnas behov av snabba åtgärder från statens sida.

Ett sätt att stödja resebranschen vid en extraordinär händelse kan vara att, i likhet med förordningen om researrangörslån, erbjuda lån till arrangörer. Ett annat sätt skulle kunna vara att stödfonden erbjuder återbetalningar till resenären vid en extraordinär händelse. Genom att en resenär i en sådan situation kan få ersättning för inställda eller avbokade paketresor direkt från fonden, utan något krav på att reseaktören försatts i konkurs, bedömer utredningen att de ekonomiska förutsättningarna för reseaktörerna skulle förbättras avsevärt.

En stödfond till förmån för resenärerna skulle dock innebära att staten i praktiken temporärt tar över ansvaret för resegarantier och ersättningar enligt paketreselagen. Det finns flera problem med en sådan ordning. En första fråga att besvara är om stödfonden ska betala ersättning till resenärer med ersättningskrav mot samtliga arrangörer eller endast de arrangörer som inte har förmåga att ersätta dem. Regeringen bedömde i januari 2021 att arrangörer av paketresor hade en utestående skuld för återbetalningar på 675 miljoner kronor, samtidigt som en stor andel av återbetalningskraven har betalats tillbaka.<sup>4</sup> Skulle ett system där staten tar över ansvaret för återbetalningar till resenärerna ha funnits på plats redan före covid-19-pandemin hade utgifterna därmed landat på långt över den nämnda summan.

<sup>4</sup> Prop. 2020/21:77, s. 53.

Skulle stödfonden endast betala ersättning till resenärer med ersättningskrav mot paketreseföretag som inte har förmåga att ersätta dem uppkommer i stället tydliga konkurrensproblem. Att staten i stället för företaget ersätter de resenärer som har rätt till ersättning innebär onekligen en affärsmässig fördel i förhållande till det företag som har möjlighet att själva ersätta resenärerna. Arrangörers olika ekonomiska förutsättningar att återbetala resenärer vid en extraordinär händelse behöver inte heller endast bero på att arrangörerna haft tur eller otur under den rådande situationen utan kan bero på en rad affärsmässiga beslut som påverkat företagets likviditet.

En stödfond till förmån för resenärerna innebär tydliga nackdelar oavsett om den är avsedd att tillämpas på samtliga resenärer eller endast de med ersättningskrav mot reseaktörer som inte har förmåga att återbetala dem. Utredningen anser i stället det mest lämpliga är en stödfond varifrån reseaktörerna kan ansöka om lån.

## Administration av fonden

Den myndighet som är bäst lämpad att förvalta och administrera en stödfond är Kammarkollegiet. Det är myndigheten som regeringen utsett att fatta beslut om lån enligt förordningen om statligt lån till arrangörer och återförsäljare av paketresor till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 och även den myndighet som utredningen föreslår ska förvalta och administrera den föreslagna resegarantifonden. Utredningen anser därför att det bör ankomma på Regeringen att fatta beslut om att en extraordinär händelse har inträffat som gör det möjligt att ansöka om lån från stödfonden, och att Kammarkollegiet fattar beslut gällande själva ansökningarna.

## Lånen

För de lån som beviljades enligt förordningen om researrangörslån är räntan antingen en procent eller två procent, beroende på företagets storlek, och får löpa på tre eller sex år (14 §). Vid beredningen ansåg regeringen att kreditrisken för de föreslagna lånen är svårbedömd bedömde att lånen inte till helt övervägande del kan förväntas bli återbetalda.<sup>5</sup> Utöver risken för att lånet inte blir återbetalt tillkommer att

---

<sup>5</sup> Prop. 2020/21:77, s. 53.

den senaste tidens ränteutveckling gjort lånen billiga i förhållande till lånemarknaden i övrigt. Det bör inte finnas några andra villkor för lånen från en stödfond än de som anges i förordningen om researrangörslån, men den förmånliga räntan är värd att ha i beaktande vid bedömningen av hur förutsättningarna för att bevilja ansökningar om lån ska se ut.

### Förutsättningarna för beslut om lån

Enligt förordningen om researrangörslån gäller som förutsättning för att besluta att bevilja ett researrangörslån att avtal om den eller de paketresor som ansökan avser har ingåtts före den 31 oktober 2020, den resa eller de resor som ansökan avser skulle ha påbörjats eller har avbrutits under perioden 1 mars 2020–31 januari 2021, och researrangören inte eller delvis inte har betalat resenären enligt 3 kap. 9 § eller 4 kap. 7 § paketreselagen.

Utredningen anser att Kammarkollegiet, vid en extraordinär händelse, bör ges rätt att ange de tidsperioder som bildar utgångspunkt för prövningen av låneansökningarna.

Förutsättningen att researrangören inte eller delvis har betalat resenären på det sätt som anges i paketreselagen, är det som renderat störst kritik bland reseaktörerna. Som anges ovan har flera remissinstanser anfört att det villkoret snedvrider konkurrensen till förmån för de arrangörer som inte uppfyllt sina förpliktelser enligt paketreselagen och till nackdel för de som uppfyllt dem.

Det är rimligt att anta att en reseaktörs underlåtenhet att återbetala resenärerna vad de har rätt att få återbetalt i de allra flesta fall beror på att aktören inte har ekonomisk förmåga att göra det. Med detta i åtanke kan det tyckas mer effektivt att rikta det ekonomiska stödet, i fråga om lån från stödfonden, endast till de företag som har problem att återbetala resenärerna. Inte desto mindre anser utredningen att en sådan negativ särbehandling av företag som mycket väl kan befinna sig i ett mycket ansträngt ekonomiskt läge men ändå lyckats återbetala de resenärer som har rätt till ersättning inte är lämplig. Utredningen bedömer därför det lämpligaste vara att stödfonden, vid en extraordinär händelse, ska kunna erbjuda lån till samtliga paketreseaktörer som har behov av det – och att de medel som tillskjuts fonden anpassas efter detta.



## 9 Kortreklamationer

### 9.1 Inledning

Den som använt ett bank- eller kreditkort för att köpa en paketresa och som har ett befogat krav på återbetalning till följd av t.ex. en inställd eller avbeställd resa kan i vissa fall få tillbaka pengarna genom att göra en kortreklamation. Resenärens rätt till ersättning kan se olika ut beroende på om resenären betalat med ett kreditkort eller ett bankkort.

På Kammarkollegiets blankett för ansökan om ersättning ur resegarantin får den sökande ange om denne sökt eller fått ersättning på annat sätt och intyga detta på heder och samvete. Om resenären angett att han eller hon redan fått ersättning av sin bank eller kortföretag kommer Kammarkollegiet att avslå ansökan.

Systemet med kortreklamationer innebär i de flesta fall att arrangörerna behöver ordna säkerheter till kortinlösaren (oftast i form av pantsatta inlåningsmedel). I många fall innebär detta att paketreseaktörer behöver ordna dubbla garantier; en till Kammarkollegiet och en till kortinlösaren. Det kan förekomma att arrangören därutöver även behöver ordna ytterligare garantier till en flygorganisation. Detta medför ökade kostnader för arrangörerna på ett sätt som belastar reseaktörerna i branschen.

Med hänsyn till hur kortreklamationer fungerar finns det anledning att överväga en förändring av det nuvarande resegarantisystemet.

## 9.2 Kontokort

### 9.2.1 Inledning

Bankkort (debetkort) är den vanligaste korttypen i Sverige. Betalningen belastar kortinnehavarens konto direkt. Kortet ingår normalt i bankernas baserbjudande och säljs då tillsammans med kontotjänster, internetbank och ibland andra tjänster.

Kreditkort (ofta kallat ”Betalt- och kreditkort”) är kort där betalningen samlas upp och faktureras i efterhand, normalt månadsvis. För kunden innebär detta en kredit på omkring 55–60 dagar vars pris läggs på avgiften för kortet.

Enligt Riksbankens statistik för 2021 var antalet bankkortsbetalningar drygt fem gånger fler än antalet kreditkortsbetalningar.

När man talar om att använda ett plastkort som betalningsinstrument, oavsett om det är fråga om ett bankkort eller ett kreditkort, brukar benämningen kontokort användas (se 1 kap. 2 § 3 lag [2010:751] om betaltjänster).

### 9.2.2 Köp med kreditkort

Vid en konsuments köp med kreditkort får köparen mot kreditgivarens krav på betalning framställa samma invändningar på grund av köpet som han eller hon kan göra mot säljaren. Om köparen på grund av köpet har anspråk på återbetalning, skadestånd eller annan penningprestation, svarar kreditgivaren lika med säljaren för att anspråket fullgörs (se 29 § konsumentkreditlagen).

Den som köpt en paketresa och betalt med ett kreditkort (eller annan typ av kredit) kan alltså vända sig till kreditgivaren med sitt krav på betalning. Till skillnad från resegarantisystemet är det inte en förutsättning att arrangören är försatt i konkurs. Även andra krav på betalning mot paketreseföretag kan komma i fråga. I de flesta fall torde det dock handla om att arrangören är försatt i konkurs eller i vart fall att det är likviditetsproblem som utgör anledningen till att resenären inte får återbetalningen direkt från arrangören.

29 § konsumentkreditlagen är inte endast tillämplig på köp med kreditkort utan även på andra former av kreditköp såsom fakturaköp.

### 9.2.3 Köp med bankkort

För den som betalat en paketresa med bankkort lämnas ingen kredit. Det finns därför, till skillnad från vad som gäller vid köp med kreditkort, ingen laglig skyldighet för kortutgivaren att ersätta resenären om resan ställs in eller avbeställs. De rättigheter resenären kan ha till följd av att man betalat resan med ett bankkort grundas i stället på avtalsvillkoren för kortet.

*Handelsbanken* erbjuder sina kunder bl.a. ett Mastercard Bankkort. Vid betalningar med bankkort följer en reseförsäkring från försäkringsbolaget Zürich. Enligt de allmänna villkoren för resor betalda med kort från och med 1 augusti 2022 har kunden ett visst avbeställningsskydd till följd av dödsfall eller sjukdom m.m., men ingen generell rätt att få pengarna tillbaka vid en avbeställning av resan. Av den information Zürich lämnar på sin hemsida om försäkringen framgår att försäkringen inte gäller vid en flygbolagskonkurs.

*SEB* erbjuder sina kunder bl.a. SEB Debit som är ett Mastercard. Om kunden betalar en viss del av resan med SEB Debit gäller en kompletterande reseförsäkring från Moderna Försäkringar. I försäkringsvillkoren (Försäkringsvillkor SEB Debit & Credit RF 02-1911-02) finns ett avbeställningsskydd till följd av dödsfall eller sjukdom m.m., men ingen generell rätt att få pengarna tillbaka vid en avbeställning av resan. Försäkringen gäller dock inte om researrangör/resebyrå/hotell/trafikbolag/stuguthyrare går i konkurs. På SEB:s hemsida finns dessutom upplysning om att avbokning av resa på grund av risk för Coronaviruset inte omfattas av reseförsäkringen som ingår i kortet.

*Nordea* erbjuder Nordea Debet med en kompletterande reseförsäkring från Moderna Försäkringar. Försäkringen innehåller liknande villkor som beskrivits ovan beträffande SEB Debet.

*Swedbank* erbjuder Bankkort Mastercard. Genom att betala en resa med kortet får resenären tillgång till en kompletterande kortförsäkring från Europeiska ERV. Försäkringen innehåller liknande villkor som beskrivits ovan beträffande SEB Debet och Nordea Debet.

Paketreseutredningen angav i sitt betänkande att kortföretagen har valt att tillämpa samma återbetalningsregler vid köp med betalkort som med kreditkort.<sup>1</sup> Enligt upplysningar som utredningen inhämtat gäller denna princip alltjämt, även om principen varken är reglerad i lag eller i avtalsvillkoren. Detta gäller alltså oavsett vad den i bank-

---

<sup>1</sup> SOU 2016:56, s. 219.

kortet ingående reseförsäkringen eventuellt skulle ersätta. Man talar i detta sammanhang om s.k. chargebacks (återkreditering).

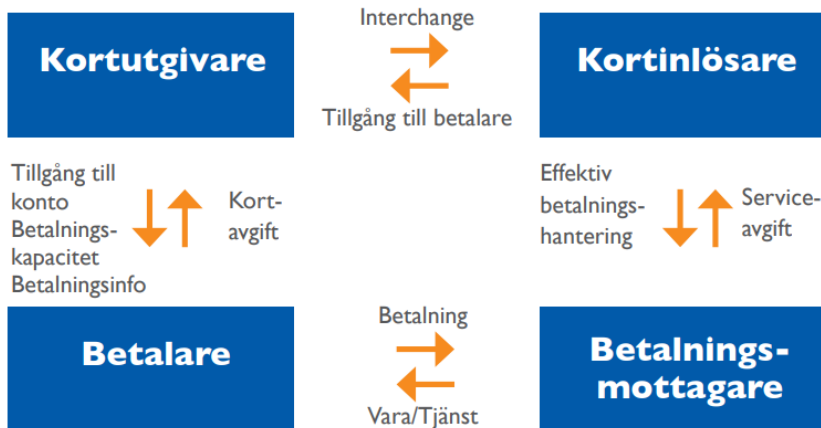
På kortföretaget Visas hemsida framgår bl.a. följande information om s.k. chargebacks.

Kortreklamation är inte en laglig rättighet, men om du har betalat med ett Visa-betalkort eller kreditkort bör du begära en återbetalning från banken som utfärdade ditt kort, och banken kan därefter lämna in en begäran till återförsäljarens bank.<sup>2</sup>

### 9.3 Kortreklamationer och garantier

Kortbetalningar bygger på att en kortinnehavare kan använda sitt kort för att betala sina köp och att beloppet dras från ett konto eller faktureras i efterhand. Säljaren, butiken, restaurangen, researrangören, etc. får beloppet insatt på sitt konto i den egna banken. För att illustrera detta används ofta den s.k. 4-partsmodellen.

Figur 9.1 4-partsmodellen i chargebacksystemet



Källa: Svenska Bankföreningen.

Modellen innebär att en konsument och en betalningsmottagare har varsin bank som tillhandahåller olika tjänster. *Kortinlösen* är ett samlingsnamn på avtalet ett företag behöver teckna med en bank för att

<sup>2</sup> <https://www.visa.se/chargeback.html> – 2022-11-22.

ta betalt med kort. Banker som erbjuder kortinlösen kallas för kortinlösare.

Kortföretag kan till följd av reglerna i konsumentkreditlagen bli tvungna att återbetala till resenärer vid reklamation. Kortföretagen har emellertid enligt sina avtal med kortinlösarna i regel möjlighet att regressvis kräva kortinlösarna på sådan återbetalning. Kortinlösaren har i sin tur ett avtal med den som har sålt resan, dvs. arrangören eller återförsäljaren, och har enligt avtalet rätt att kräva säljaren på ersättning för återbetalningen. På grund av de skyldigheter kortbolag har enligt konsumentkreditlagen eller avtal ställer kortinlösare ofta krav på säkerheter från arrangörer.

## 9.4 IATA-garantier

The International Air Transport Association (IATA) är handelsorganisationen för världens flygbolag och representerar omkring 290 flygbolag eller 83 procent av den totala flygtrafiken. Reseföretag som är IATA-agenter, vilket majoriteten av de svenska arrangörerna är, måste i många fall ordna garantier även till IATA för att kunna boka flygbiljetter. Garantin till IATA är avsedd att utgöra säkerhet för betalningar till flygbolagen för utställda biljetter om reseföretaget skulle försättas i konkurs. Om en arrangör skulle gå i konkurs kan en paketresenär därför genomföra den flygresan som ingår i paketresan.

## 9.5 Hur stor andel av resorna betalas med kort?

En paketresa kan betalas inte bara med kort utan också genom andra betalningsalternativ, såsom faktura, banköverföring, Swish eller annat. Det saknas en samlad statistik över hur stor andel av samtliga sålda paketresor som betalas med kort. Följande uppgifter har dock inhämtats från några större reseaktörer.

Enligt Ticket Privatesor har under 2022 fler betalat med deras presentkort, vilket gör att andelen som betalar med kort är något lägre än vanligt. Enligt Ticket betalar cirka 80–83 procent av kunderna som köper resegarantipliktiga resor med kort, men under 2022 var det (enligt siffror från april) 76 procent. Ving bedömer att 75 procent av deras kunder betalar med kredit- eller bankkort. Tui (tidigare Fritids-

resor) bedömer att strax över 70 procent av de resor de säljer omfattas av resegarantilagen och betalas med kredit- eller bankkort.

Av statistiken som de större reseaktörerna lämnat framgår dock att över 70 procent av paketresenärerna som reser med en större aktör betalar med kredit- eller bankkort. Det är möjligt att siffran är något lägre för resenärer som köper billigare paketresor, till exempel paketresor med buss inom landet. Riksbanken bedömde i november 2019 att 60 procent av de totala köpen gjordes med kort, medan Swish, gireringar, överföringar och autogiro tillsammans står för lite mer än 35 procent och att antalet kontantbetalningar låg strax över 5 procent av det totala antalet. Även beträffande arrangörer som i huvudsak säljer andra typer av paketresor än dyra charterresor torde andelen kortbetalningar ligga över 60 procent.

## 9.6 Kortbetalningarnas förhållande till resegarantisystemet

Varje resenär som betalar för en resa där försäljaren av resan är ansluten till resegarantisystemet åtnjuter ett skydd enligt resegarantilagen att få tillbaka pengarna vid händelse av arrangörens insolvens. De resenärer som betalt resan genom kredit är dessutom skyddade enligt konsumentkreditlagen. Därutöver kan resenären ha en försäkring som ger ytterligare ett skydd. Resenären kan alltså i vissa fall fritt välja om han eller hon vill vända sig till Kammarkollegiet, kortutställaren eller försäkringsbolaget.

Enligt Kammarkollegiet har inget kortföretag ännu ansökt om ersättning ur resegarantin på den grunden att företaget återbetalat en resenär till följd av en kortreklamation och därigenom trätt i resenärens ställe i förhållande till resegarantin.<sup>3</sup> Detta går tillbaka på en äldre rättspraxis från Resegarantinämndens tid.

---

<sup>3</sup> Ett danskt försäkringsbolag har ansökt, men återkallade sin ansökan efter att ha fått information om att den svenska resegarantilagen inte innehåller några bestämmelser om regress.

## 9.7 Kreditföretagens regressmöjlighet mot resegarantin

### 9.7.1 Allmänt om kreditförhållandet

Det förekommer att en konsument i ett kreditförhållande har att göra med flera näringsidkare. Så kan vara fallet såväl när kredit lämnas av en näringsidkare som själv är säljare av en vara eller tjänst, som när krediten lämnas helt fristående från ett köp. Konsumenten har i sådana situationer, s.k. trepartsförhållanden, ansetts kunna hamna i ett sämre läge än vad som skulle vara fallet om den ursprungliga näringsidkaren stod kvar. Särskilda skyddsregler för konsumenten har då ställts upp i 28 och 29 §§ konsumentkreditlagen.

Det rättspolitiska ställningstagandet som ligger bakom reglerna är att köparen ska få göra gällande i stort samma befogenheter på grund av köpet mot kreditgivaren som mot säljaren. Vilka dessa befogenheter är framgår av tillämpliga allmänna avtals- och köprättsliga bestämmelser. Köparen kan dock inte kräva att kreditgivaren fullgör en naturaprestation i säljarens ställe; det skulle bära för långt att lämna denna befogenhet åt köparen.

Förhållandet mellan 28 och 29 §§ konsumentkreditlagen kan tyckas oklart. Detta beror på att de båda paragrafernas tillämpningsområde delvis överlappar varandra. I 28 § regleras alla konsumentkrediter medan i 29 § regleras endast kreditköp. Vidare gäller 28 § enbart fordringsöverlåtelse medan 29 § gäller kreditköp som skett genom lån eller kontokredit från fristående kreditgivare; i sådana fall överläts inte fordran varför 28 § inte blir tillämplig. 29 § får då självständig betydelse. Slutligen kan konsumenten enligt 28 § endast göra sådana invändningar gällande mot förvärvaren av fordran som kunde göras gällande mot kreditgivaren vid överlåtelsen medan enligt 29 § invändningar även kan röra sådant som inträffat efter överlåtelsen. Konsumentens rätt enligt 28 § har alltså inte så stor självständig betydelse vid kreditköp som regleras uttryckligen i 29 §.

Reglerna i konsumentkreditlagen gäller i de fall där en fysisk person, som en resenär, köper ett researrangemang huvudsakligen för ändamål som faller utanför näringsverksamhet. Lagen har således betydelse för hur resegarantin kan utnyttjas.

### 9.7.2 Kreditgivarens förhållande till garantin

Om resenären har betalat en resa med ett bank- eller kreditkort, och den inte blir av, kan han eller hon kräva att kortföretaget (se bild i avsnitt 9.3) återbetalar beloppet. Om kortföretaget har täckt resenärens krav uppkommer fråga om dessa har regressrätt mot fonden. Det kan också förekomma att andra, såsom resebyråer, försäkringsbolag m.m. har ersatt kunden på samma sätt.

I detta sammanhang ska det uppmärksammas att det är arrangören som mottagit förskottsbetalningen. Det är arrangörens insolvens som är den egentliga orsaken till att resenären kan kräva kortföretaget på återbetalning för en utebliven resa. Kortföretaget är således som kreditgivare solidariskt ansvarigt mot resenären.

Att det i en sådan situation föreligger regressrätt mot arrangören för kortföretagen, som har avtal med arrangören, är helt klart. Men arrangören har ingen rätt gentemot resegarantin. Kortföretagen kan alltså inte med stöd av att de betalat resan till en insolvent arrangör göra gällande krav mot garantin.

I den här behandlade situationen följer resenärens krav direkt på grund av konsumentkreditlagen. Kreditföretagen har enligt denna lag eller andra rättsliga principer ingen rätt att träda in resenärens rätt mot resegarantin.

En möjlighet för sådan regressrätt är att kreditkortsföretagen i avtalet med resenären (betalaren och kortinnehavaren) har föreskrivit en skyldighet för resenären att överlåta sitt krav mot resegarantin till kreditkortsföretagen. Det förekommer såvitt känt är inte några sådana avtal på marknaden.

För att kreditkortsföretagen ska kunna få täckning för sina betalningar till en insolvent arrangör hos fonden krävs därför en särskild regel om regressrätt för företagen.

### 9.7.3 Regressrätt i andra nordiska länder

Enligt uppgifter från företrädare för danska Rejsegarantifonden har kortinlösare rätt att överta resenärens fordran mot fonden om kunden överlåter sin fordran till dem.

I Finland finns ingen möjlighet till regress för kortföretag som återbetalat resenären efter en kortreklamation. Frågan har prövats i Högsta förvaltningsdomstolens avgörande 236/2015. I det målet begärde en

kortinlösare att den deposition som ett reseföretag, som försatts i konkurs, ställt till Konkurs- och konsumentverket skulle återbetalas till kortinlösaren. Kortinlösaren grundade sin talan på att de hade återbetalat resans pris till de personer som hade betalat resan till detta reseföretag med kredit- eller betalkort när de inte hade fått den resa de hade betalat för på grund av reseverksamhetens konkurs. Förvaltningsdomstolen avslog kortinlösarens krav. Domstolen framhöll att kortinlösarens kunder skulle ha haft möjlighet att ansöka hos Konsumentverket om ersättning för den säkerhet som reseföretaget ställer, men att lagen om paketreseföretag och dess bestämmelser om garantiarrangemang antagits för att skydda konsumenten, inte för att skydda den realiserade risken med att göra affärer. Eftersom kortinlösaren inte befann sig i konsumentens situation hade därför företaget inte rätt till ersättning för den säkerhet som arrangören ställt. Efter överklagande från kortinlösaren fastställde Högsta förvaltningsdomstolen beslutet.

Vad som gäller beträffande kortföretagens regressrätt i Norge har undersökts av Reisegarantiutvalget. Det anförs att rättsläget är oklart. Banker som ersatt kunden på grund av en kortreklamation torde enligt utvalget ha regressrätt mot resegarantifonden, dock begränsat till garantibeloppet i den individuella garantin.<sup>4</sup>

## 9.8 Arrangörer behöver ordna dubbla garantier

På grund av de skyldigheter kredit- eller bankkortbolag har enligt konsumentkreditlagen eller på grund av avtal ställer kortinlösare ofta krav på att arrangörer ska ordna garantier för eventuella betalningar som kortinlösaren kan komma att behöva göra. Storleken på den resegaranti som reseaktörerna ställer till Kammarkollegiet påverkas inte av att aktören har ställt en garanti till en kortinlösare. Frågan har prövats av Förvaltningsrätten i Stockholm (mål nr 18906-21) som ansåg att det utökade konsumentskydd som finns i bl.a. konsumentkreditlagen inte innebär att skyldigheten för en arrangör att ordna med resegaranti minskar eller upphör.<sup>5</sup>

Svenska resebranschföreningen (då Svenska resebyrå- och arrangörsföreningen) skrev den 21 april 2022 ett brev till Kammarkollegiet

---

<sup>4</sup> Reisegarantiutvalgets rapport, avsnitt 2.4.4.

<sup>5</sup> Målet överklagades men Kammarkollegiet i Stockholm meddelade inte prövningstillstånd.

för att uppmärksamma vad de uppfattade vara ett problem med resegarantisystemet. SRF påpekade att eftersom resenärerna har rätt att vända sig med sina krav på ersättning till kortföretagen ställer kortinlösare krav på garantier från arrangörer, garantier som således måste ordnas utöver de resegarantier som ställs till Kammarkollegiet. SRF uppmanade Kammarkollegiet att vid beräkningen av de resegarantier som reseaktörerna behöver ordna ta hänsyn till att flertalet resenärer redan har ett skydd i form av möjligheten att göra en kortreklamation.

Den reseaktör som begärde att Kammarkollegiet skulle sätta ned resegarantin i det nämnda avgörandet från Förvaltningsrätten, upp gav till Kammarkollegiet att 60 procent av deras kunder köper sin resa med kreditkort och för att ha ett kortlösenavtal i resebranschen kräver banken 100 procent spärmedel för de betalningarna. De upplysningar utredningen inhämtat talar för att samma sak gäller för de flesta reseaktörer.

På grund av att arrangörerna ofta behöver ordna garantier till bankerna är det emellertid rimligt att anta att priset på paketresorna blir dyrare.

## 9.9 En regressmöjlighet föreslås gentemot resegarantin

**Utredningens förslag:** Ersättning från resegarantin ska få betalas ut även till den som ersatt resenären för det krav som han eller hon har enligt resegarantilagen.

### 9.9.1 Möjligheten till regress innebär flera fördelar

Den nuvarande utformningen och tillämpningen av resegarantilagen innebär att ett kortföretag som ersatt en paketresenär, i stället för att resenären skulle ha ansökt om ersättning ur resegarantin, inte kan vända sig till Kammarkollegiet med ett krav på ersättning ur resegarantin. Samtidigt tas inte hänsyn till resenärens möjlighet att göra en kortreklamation när storleken på resegarantin bestäms. Detta leder till att många reseaktörer behöver ordna dubbla garantier. I ett fåtal fall, där resegarantin inte varit tillräcklig för att ersätta samtliga resenärer med berättigade krav på ersättning, kan ett system med dubbla

garantier visserligen vara fördelaktigt ur ett konsumentperspektiv. I de flesta fall är det dock onödigt betungande för reseaktörerna utan att innebära någon fördel för resenärerna. Tvärtom innebär det indirekt en nackdel för resenärerna eftersom kostnaden för att ordna dubbla garantier sannolikt finansieras med höjda priser på paketresor.

En möjlig lösning på detta problem är att låta Kammarkollegiet ta hänsyn till resenärernas möjlighet att få ersättning från kortföretagen när storleken på resegarantierna bestäms. Det framstår dock som mindre lämpligt att anpassa resegarantisystemet utifrån bankernas regelverk för kortbetalningar. Som framgått är möjligheten att få pengarna tillbaka för de kunder som betalar med bankkort i nuläget beroende av att bankerna tillämpar samma principer som gäller för kreditköp enligt konsumentkreditlagen. Även om detta synes ha gällt under en längre tid finns inga garantier för att regelverket inte kommer att ändras.

En lämpligare lösning är i stället att låta den som har ersatt resenären, eller annars tagit över resenärens rätt till ersättning ska kunna träda in i resenärens ställe och erhålla ersättning från resegarantin på grund av att företaget betalat ut ersättning i enlighet med annan lagstiftning eller avtalsvillkor. Genom en sådan lösning markeras resegarantisystemet som det primära skyddet för paketresenären. Det kortföretag som ersatt resenären har i praktiken besparat resegarantisystemet en utgift, och utredningen kan inte se att det skulle innebära några egentliga nackdelar att kortföretaget, och inte resenären, är den som tillerkänns ersättningen.

Förutsättningarna för kortföretag att ansöka om regress diskuterades i förarbetena till 2018 års resegarantilag. Regeringen bedömde att en sådan rätt inte borde införas och anförde följande. Syftet med bestämmelserna om resegarantier är att ge resenärer ett grundläggande konsumentskydd i händelse av att bl.a. en paketresa ställs in på grund av insolvens. Regeringen ansåg inte att t.ex. ett kortföretag ska kunna träda in i resenärens ställe och erhålla ersättning från resegarantin på grund av att företaget betalat ut ersättning i enlighet med annan lagstiftning eller avtalsvillkor. De skyldigheter som en kreditgivare har avseende bl.a. återbetalning enligt konsumentkreditlagen gäller samtliga köp som omfattas av den lagen. Att det därutöver finns en särskild reglering i resegarantilagen om möjlighet till ersättning vid insolvens för vissa typer av researrangemang bör, enligt regeringens bedömning,

inte medföra en regressmöjlighet för t.ex. kreditgivare gentemot den som ansvarar för resegarantin.<sup>6</sup>

Utvecklingen av modern teknik har inneburit att fler och fler betalar för tjänster, däribland paketresor, med betalkort. Kraven på arrangörer att vid sidan av resegarantierna också ordna garantier till kortföretag har under den senaste tiden belysts som ett problem som innebär stora påfrestningar för arrangörerna. På grund av detta, och på grund av att det är svårt att se någon nackdel för resenärerna som resegarantisystemet är tänkt att skydda, anser utredningen att en möjlighet för t.ex. kortföretag att träda in i resenärens ställe i händelse av insolvens är ett förslag som skulle kunna innebära stora fördelar.

En möjlighet till regress kan dessutom innebära att bankerna slopar, eller i vart fall minskar, kravet på reseaktörerna att ordna garanti för att få ett kortlösenavtal. För att kortföretaget ska kunna räkna med att få ersättning ur resegarantin krävs visserligen att företaget inte endast prövar kundens ansökan utifrån villkoren i deras avtal med t.ex. Visa eller Mastercard, eller utifrån invändningsrätten i konsumentkreditlagen, utan även gör en bedömning av om kunden har rätt till ersättning från resegarantin. Även om en sådan prövning alltid kommer innehålla en viss osäkerhet är det utredningens uppfattning att de garantier som reseaktörerna ställer till bankerna – som syftar till att begränsa bankens risk – kommer att minska.

### 9.9.2 Utformningen av regressrätten

Resegarantin för en paketresa ska säkerställa att de betalningar som görs för paketresan betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens. 10 § resegarantilagen innehåller villkor som resegarantin får innehålla. Utredningen föreslår att paragrafen kompletteras med en punkt som anger att ersättningen får betalas ut till den som ersatt resenären för det krav som han eller hon har enligt resegarantilagen.

För att den som ersatt resenären ska ha rätt till ersättning ur resegarantin krävs att den som trätt i resenärens ställe visar att resenären har rätt till ersättning ur resegarantin. Ett kortföretag som ersatt resenären och träder i resenärens ställe i förhållande till resegarantin behöver alltså prestera samma bevisning som resenären hade behövt

---

<sup>6</sup> Prop. 2017/18:226, s. 40 f.

prestera för att få ersättning ur resegarantin. Eftersom beviskraven är desamma som om resenären själv hade ansökt om ersättning medför en regressmöjlighet inte att risken för att resegarantisystemet missbrukas skulle öka.

Resegarantilagen innehåller villkor som anger att ersättningen ska minskas med det belopp som resenären har fått i ersättning på annat sätt för att resetjänsten inte fullgjorts och att ersättningen får krävas tillbaka i den utsträckning resenären genom att lämna oriktiga uppgifter har fått högre ersättning än vad som annars skulle ha betalats ut (se 10 § 2 och 3). Det kan givetvis förekomma att en resenär ansöker om ersättning från resegarantin och samtidigt, på grund av okunskap eller genom bedrägligt beteende, gör en kortreklamation och får ersättning även från kortföretaget. Har resenären redan fått ersättning från resegarantin har inte den som redan ersatt resenären rätt till ersättning från resegarantin. Det är i stället rimligt att den som övertar resenärens krav på ersättning från resegarantin bär risken för att informationen som lämnas är korrekt.

Möjligheten att träda i resenärens ställe bör inte begränsas till kortföretag. Även ett försäkringsbolag, eller annat företag, kan ha ersatt resenären och bör ha möjlighet att få ersättning ur resegarantin.

De senaste åren har en stor marknad växt fram i spåren av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 (flygpassagerarförordningen). På marknaden finns flera företag som agerar ombud för resenärer som drabbats av t.ex. en försenad eller inställd flygresa och tar ut en avgift av kunden om kravet på ersättning vinner bifall. Det finns också företag som direkt ersätter resenären mot en avgift, oavsett om resenärens krav i slutändan leder till någon ersättning.

Det kan inte uteslutas att en liknande marknad växer fram även för paketresor. Att resenären i vissa fall väljer att överlåta sin fordran på någon annan och acceptera en lägre ersättning än om resenären själv hade drivit processen är dock inget som påverkar utredningens ställningstaganden i frågan om möjlighet till regress ur resegarantin.

### **9.9.3 En regressrätt förutsätter en reform av resegarantisystemet**

Utredningen föreslår i avsnitt 7.7 att resegarantisystemet ändras i grunden och att systemet i stället byggs kring en resegarantifond som primär garanti. Möjligheten för den som ersatt resenären att träda i

resenärens ställe och få ersättning ur resegarantin är i sig inte beroende av att utredningens förslag om en reform av själva resegarantisystemet blir verklighet eller att en resegarantifonden har byggts upp. Inte desto mindre innebär det risker att införa en regressrätt för den som ersatt resenären innan en resegarantifond finns på plats. De risker som utredningen främst ser är att den ställda resegarantin inte räcker till för att ersätta samtliga resenärer om även krav från banker och kortföretag, som i dagsläget ersätter en ansevärd mängd resenärer, skulle begära ersättning från resegarantin. Av uppgifter som utredningen inhämtat framgår nämligen att det vid flera konkurser – där den ställda resegarantin räckt för att ersätta alla resenärer – hade behövt göras en kvotering om de resenärer som fått ersättning från banker och kortföretag i stället begärt ersättning från Kammarkollegiet. Att införa en regressrätt redan i dagsläget innebär alltså risker för att resenärer som betalat med betalkort och fått full ersättning hamnar i ett bättre läge än de resenärer som endast skyddas av resegarantin. De senare resenärerna kommer nämligen – tillsammans med den som ansöker om regress – att ersättas med ett lägre, kvoterat belopp. En närmare beskrivning av detta finns i kapitel 11.

# 10 Ett resegarantisystem för reguljärflygresor

## 10.1 Inledning

Resegarantilagen omfattar endast paketresor och sammanlänkade researrangemang, och den gäller alltså inte reguljära flygresor. I och med införandet av en ny resegarantilag 2018 undantogs även s.k. stolsförsäljning av flygresor från skyldigheten att ordna resegaranti. På EU-nivå finns det inte heller något skydd för reguljära flygresor likt det som finns för paketresor. Varken paketresedirektivet eller någon annan rättsakt inom EU-rätten föreskriver att medlemsländerna ska ha ett resegarantisystem för reguljärflyg. Avsaknaden av EU-reglering innebär motsatsvis att EU-rätten inte hindrar att Sverige inför ett resegarantisystem även för reguljärflyg.

I civilutskottets betänkande 2020/21:CU26 konstaterade utskottet att flygbranschen har drabbats hårt av pandemin, och att ett antal flygbolag redan försatts i konkurs. Detta har i en del fall drabbat konsumenter som bokat en reguljär flygresor och som inte fått någon återbetalning av biljettpriset. Utskottet anförde vidare att regeringen bör låta utreda hur ett bättre skydd för passagerare vid reguljärflygresor skulle kunna utformas. I händelse av att ett flygbolag går i konkurs som en följd av händelser som ligger utanför flygbolagens kontroll bör strandsatta resenärer kunna tas hem och en återbetalning av biljettpriset ske.

Utredaren ska därför enligt direktiven till utredningen (se bilaga 1) ta ställning till om det finns skäl att införa ett resegarantisystem även för reguljära flygresor och, om utredaren bedömer att så vore lämpligt, lämna förslag på hur ett sådant system bör utformas, finansieras och administreras, och föreslå nödvändiga författningsändringar. Förslagen får inte heller i denna del innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet.

## 10.2 Flygresor i Sverige

Det gjordes 4 359 670 utrikes avresor från svenska flygplatser 2021, varav 3 983 965 var linjefartsresor. Resorna var betydligt färre än tidigare år och minskningen kan närmast uteslutande förklaras av covid-19-pandemin. Antalet avresande utrikespassagerare framgår av statistik från Trafikanalys.

**Tabell 10.1** Antalet avresande utrikespassagerare

År	Avresor linjetrafik	Avresor charter
2010	8 674 434	1 743 963
2011	9 710 438	1 855 542
2012	9 952 761	1 887 510
2013	10 421 547	1 954 057
2014	10 977 542	1 922 810
2015	11 617 167	1 879 489
2016	12 526 871	1 790 968
2017	13 595 931	1 856 313
2018	14 024 412	1 778 934
2019	13 794 139	1 650 230
2020	3 250 151	319 727
2021	3 983 965	375 705

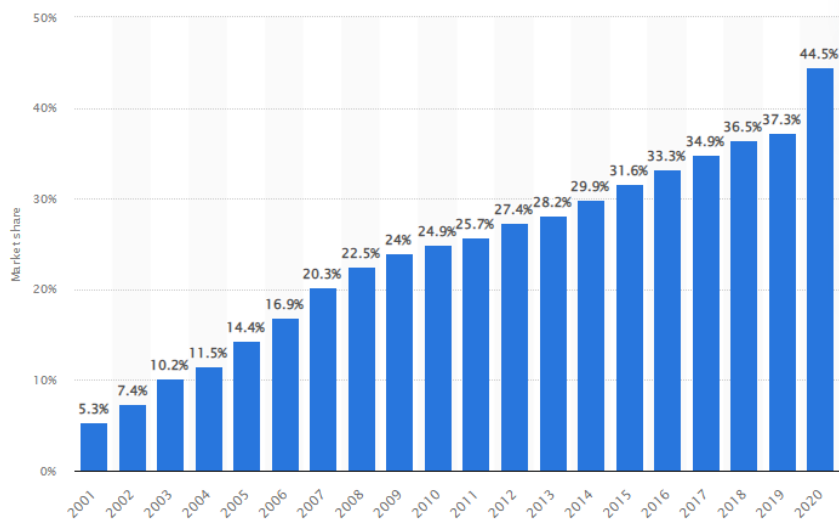
*Källa:* Trafikanalys.

Det är ungefär åtta gånger vanligare att en utrikes avresa görs med reguljärflyg än med charterflyg.

2019 gjordes 6 974 329 inrikes avresor från svenska flygplatser och 2016 gjordes 7 733 807. Det totala antalet avresor, om man bortser från paketresor, var 2019 alltså drygt 20 miljoner.

Sedan 2010 har medelpriset på utrikesflygresor blivit 17,5 procent billigare (SCB:s Konsumentprisindex). Kring millennieskiftet blev det allt populärare för resenärer att resa med lågprisflygbolag. Det är inte ovanligt att en flygresor med ett lågprisflygbolag kostar några hundra kronor, och så billiga flygbiljetter säljs även av flygbolag som inte kan betecknas som lågprisflygbolag. 2020 hade lågprisflygbolag 44,5 procent av den totala flygpassagerarkapaciteten i Europa.

Figur 10.1 Lågprisflygbolags marknadsandel i Europa



Källa: statista.com.

### 10.3 Det nuvarande skyddet för reguljärflygresenärer

Den resenärer som bokat en reguljärflygresor och inte kan genomföra resan till följd av flygbolagets konkurs, kan i dagsläget inte få tillbaka pengarna genom resegarantisystemet. Som framgått av det föregående (se kapitel 9) har de resenärer som betalat sin resa med bank- eller kreditkort möjlighet att få pengarna tillbaka om tjänsten inte levererats, exempelvis till följd av flygbolagets konkurs, genom att göra en kortreklamation. Har resenären i stället betalat genom faktura eller annan kreditbetalning har resenären ett skydd enligt konsumentkreditlagen.

SAS bedömer att endast fem procent av de resor som säljs på SAS hemsida, för den svenska marknaden, betalas på ett sätt som inte ger resenären möjlighet till återbetalning på något av nämnda sätt vid händelse av en konkurs. Ryanair erbjuder (2/12 2022) endast möjlighet att betala med bank- eller kreditkort eller genom Paypal (som är en betaltjänst där betalkortet används), medan Norwegian också erbjuder betalning genom Swish eller banköverföring.

Även om någon samlad statistik för hur flygresenärer betalar sina resor inte finns tillgänglig bedömer utredningen att den absoluta mer-

parten av flygresenärerna betalar sina flygresor med kort- eller kreditköp, och alltså – oaktat att reguljärflygresor inte omfattas av resegarantin – redan har en möjlighet att få pengarna tillbaka om flygbolaget skulle gå i konkurs innan resan hunnit genomföras.

## 10.4 Hemtagningskostnader

Om ett flygbolag går i konkurs när resenären fortfarande är på sitt resmål har resenären få möjligheter att få ersättning. Resenären får bekosta sin egen hemresa och i efterhand söka ersättning från konkursboet. Resenärer som i en sådan situation inte har möjlighet att betala för en ny hemresa har under vissa förutsättningar möjlighet att erhålla konsulärt bistånd, som ska betalas tillbaka till staten (se lagen [2003:491] om konsulärt ekonomiskt bistånd).

## 10.5 Reguljärflyget under covid-19-pandemin

Europeiska revisionsrätten har i en särskild rapport undersökt flygpasagerares rättigheter under pandemin.<sup>1</sup> I rapporten anges bl.a. följande. Covid-19-pandemin har haft stor inverkan på många ekonomiska sektorer. Rese- och turistsektorerna i EU var bland de första som drabbades direkt när pandemin orsakade stora resestörningar och många flygplan blev kvar på marken. Detta ledde till flera inställda flygningar med följderna att passagerare som inte kunde flyga begärde ersättning. Flygbolag och paketresearrangörer drabbades plötsligt av allvarliga likviditetsproblem, och medlemsstaterna ingrep genom att dela ut historiskt höga stödbelopp för att flygbolagen skulle kunna fortsätta sin verksamhet och överleva tiden under och efter covid-19-krisen. Krisen visade tydligt att flygpasagerare inte hade fullständig kännedom om sina rättigheter och att det därför fanns en risk för att de skulle förlora pengar som de hade rätt till. Krisen avslöjade även att medlemsstaternas efterlevnadskontroll av flygpasagerares rättigheter var begränsad: många passagerare fick ingen ersättning under krisens inledande fas, och många andra hade inget annat val än att ta emot värdebevis. Från och med juni 2020 började flygbolagen ersätta passagerare, om än med betydande för-

---

<sup>1</sup> SV 2021:15, Flygpasagerares rättigheter under covid 19 pandemin: centrala rättigheter har inte skyddats trots kommissionens insatser.

seningar. Vid tidpunkten för revisionen var passagerarnas möjligheter att få ersättning fortfarande begränsade, både i de fall där förmedlare (t.ex. resebyråer) var inblandade och där passagerare tvingades ta emot värdebevis. Dessutom är de flesta av passagerarnas biljetter och värdebevis inte skyddade om flygbolag hamnar på obestånd.

De fem flygbolagen med störst marknadsandelar på den svenska inrikesflygmarknaden 2021 var SAS, BRA, Norwegian, Air Leap<sup>2</sup> och Ryanair. För utrikesflyg var SAS, Ryanair, Wizz Air, Norwegian och Lufthansa störst. Inget av dessa bolag har försatts i konkurs under pandemin. Även om det förekommit flygbolagskonkurser under pandemin har svenska resenärer inte drabbats till följd av någon konkurs hos de större flygbolagen.

Under januari 2023 ökade antalet passagerare vid Swedavias flygplatser med drygt 90 procent jämfört med januari 2022 och uppgick till 2,1 miljoner. Resandet är därmed tillbaka på 75 procent av nivåerna under 2019.<sup>3</sup>

## 10.6 Insolvensskyddet i andra nordiska länder

Av de andra nordiska länderna är det endast Danmark som har ett resegarantisystem även för reguljärflyg. Inte heller har något utomnordiskt land inrättat ett sådant system.

Som berörts i avsnitt 5.2.2 gäller följande i Danmark. När en flygtransportarrangör går i konkurs används flygresefondskassan, som startades under 2010. Kassan finansieras genom att flygtransportleverantörer avkrävs ett bidrag om 2 dkr per avresande från en dansk flygplats till en utländsk eller inhemsk destination. Fonden är fullt uppbyggd när den uppgår till 100 miljoner dkr. Så länge inga konkurser som leder till utbetalningar av fonden sker pausas kraven på bidrag till fonden. Minskas fondkapitalet till följd av utbetalningar aktiveras bidragskravet återigen.

Flygpasagerarens absoluta skydd är begränsat till situationer där resan har påbörjats och passageraren har en giltig hemresebiljett. I sådana fall ordnar fonden med passagerarens hemtransport. Fonden kan även ge ersättning till en resenär för en förskottsbetalad resa från en dansk flygplats till en utländsk destination som inte påbörjats, förut-

---

<sup>2</sup> Air Leap har numera gått i konkurs.

<sup>3</sup> Swedavias trafikstatistik för januari 2023.

satt att det finns tillräckliga medel i flygresefonden efter ersättning av kostnader för hemtransporter. Finns inte sådana medel görs en kvotering, varvid passageraren betalar en självrisk om 1 000 dkr.

## 10.7 Utredningens överväganden

**Utredningens bedömning:** Det finns skäl som talar för respektive emot att inrätta ett resegarantisystem för reguljärflygresor. Skälen som talar för är främst att det skulle öka resenärernas skydd vid händelse av en flygbolagskonkurs. Skälen som talar emot handlar bl.a. om att ett heltäckande resegarantisystem skulle kräva omfattande resurser. Ställt i förhållande till kostnaderna för flygbiljetter kan det sättas i fråga om det ökade skydd ett resegarantisystem skulle innebära är motiverat.

### 10.7.1 Skäl som talar för ett resegarantisystem för reguljärflyg

I likhet med paketresor kan flygresor, särskilt för en familj som köper flera flygbiljetter, utgöra en stor utgift som så gott som alltid betalas i förskott. Om flygbolaget går i konkurs under tiden mellan betalning och resans genomförande kan det innebära en betydande förlust för resenären. Förekomsten av ett resegarantisystem för reguljärflyg skulle öka skyddet för resenärerna vid en flygbolagskonkurs.

Skulle flygbolaget gå i konkurs under tiden resenären har rest i väg, men inte rest hem, kan en flygbolagskonkurs dessutom innebära stora påfrestningar för resenären. Resenären får bekosta sin egen hemresa, och osäkerheten kring att inte ha sin hemresa ordnad kan ge upphov till känslor av oro och stress. Ett resegarantisystem som ser till att strandade resenärer kommer hem vid en flygbolagskonkurs kan därmed ha andra fördelar än enbart rent ekonomiska.

Erfarenheter från andra länder visar att hemtagningskostnader kan bli en stor statlig kostnad. När Thomas Cook gick i konkurs befann sig 150 000 medborgare i Förenade kungariket utomlands. Endast 65 000 av dem hade rest genom en resa som var skyddad av ett resegarantisystem. Den resterande delen hämtades hem med statliga medel.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> ATT Annual Report & Accounts 2020 (caa.co.uk), s. 5.

Om en paketresa innehåller en flygresor (som köps från ett externt bolag) och flygbolaget går i konkurs står paketresearrangören i de flesta fall för kostnaderna. Det har från branschens sida upplysts om att en stor anledning till att arrangörer inte kunde återbetala för paketresor i rätt tid under pandemin berodde på att underleverantörer, framför allt flygbolag, i sin tur inte återbetalade till arrangören eller endast utfärdade värdebevis. SRF har särskilt framhållit att ett resegarantisystem för reguljärflygbiljetter, som skulle innebära att resenären sökte ersättning från resegarantin i stället för paketreseföretaget vid en flygbolagskonkurs, skulle medföra positiva effekter för paketreseföretagen. Utredningen anser att synpunkterna har fog för sig och är logiska, men konstaterar att resegarantisystemet i första hand ska skydda resenärerna vid en konkurs. Med detta perspektiv blir det tveksamt att låta resenärerna själva finansiera ett system i syfte att minska arrangörernas risk vid en flygbolagskonkurs.

### 10.7.2 Skäl som talar emot ett resegarantisystem för reguljärflyg

Av de uppgifter utredningen hämtat in framgår att det görs omkring 20 miljoner avresor per år från svenska flygplatser ett normalt år, dvs. ett år där inte flygtrafiken påverkats av covid-19-pandemin. Om ett större flygbolag försätts i konkurs skulle det således innebära att hundratusentals flygresenärer inte kan genomföra sin resa. Samtidigt kan utredningen konstatera att det stora flertalet av dessa flygresenärer sannolikt har betalat sin resa på ett sätt som ger möjlighet att få tillbaka pengarna för resan genom att rikta kravet mot kreditgivaren eller göra en kortreklamation. De flygpassagerare som vid händelse av en flygbolagskonkurs skulle drabbas hårdast är de som har betalat på ett annat sätt än genom betalkort eller en kreditlösning. Oftast rör det sig om banköverföring eller Swish, men det kan inte uteslutas att även kontant betalning kan förekomma i vissa fall.

Ett resegarantisystem för reguljärflygresor skulle leda till högre kostnader för flygbolagen. De högre kostnaderna skulle dels bestå i ökad administration, om resegarantisystemet byggs kring individuella garantier. Flygbolagen skulle behöva rapportera till Kammarkollegiet på samma sätt som paketreseföretag gör, och som nämnts i det föregående (se avsnitt 7.9.4) anser flera paketreseföretag att denna administration tar väsentliga resurser i anspråk. Därutöver

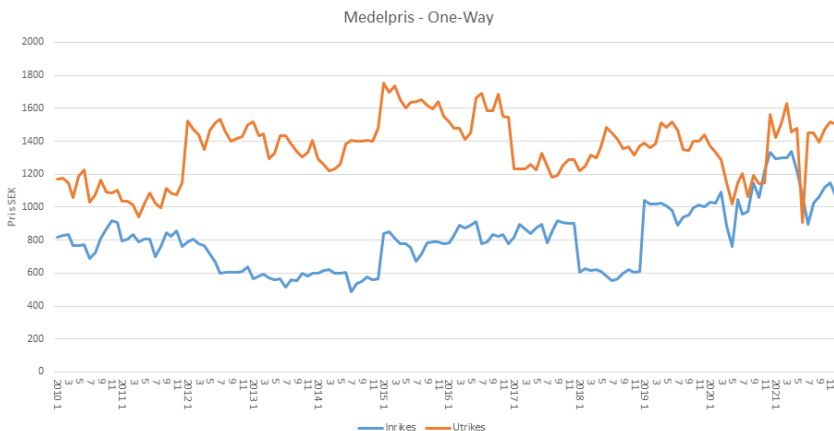
skulle den resegaranti flygbolagen behöver ordna innebära att bolagen betalar en premie eller avgift till det bolag som utfärdar garantin.

Skulle resegarantisystemet i stället byggas kring en fond skulle fonden behöva byggas upp genom ett påslag på biljettpriset. Dessa kostnader skulle i slutändan betalas av flygresenären genom höjda biljettpriser. Att inrätta ett resegarantisystem även för reguljärflyg innebär följaktligen en avvägning mellan det utökade skydd som garantin ger flygpasageraren och höjda biljettpriser.

Ett av skälen som ligger bakom paketresenärers starka skydd vid konkurs är att sådana resor, i vart fall historiskt, var dyra sällanköpsresor och att det skulle drabba personer särskilt hårt att inte kunna få tillbaka pengarna om resan inte kunde genomföras till följd av arrangörens konkurs. Även om det förekommer att flygbiljetter är dyra – för vissa interkontinentala resor kan priset för en biljett i ekonomiklass vara så högt som 10 000 kronor – visar de upplysningar utredningen hämtat in att reguljärflygbiljetter inte sällan kostar under 1 000 kronor. Följande graf visar medelpriset för en enkelbiljett mellan åren 2010 och 2021. Medelpriset avser samtliga flygbiljetter, dvs. inklusive business class och first class.

**Figur 10.2 Medelpris för flygbiljetter**

Avser endast enkelresor

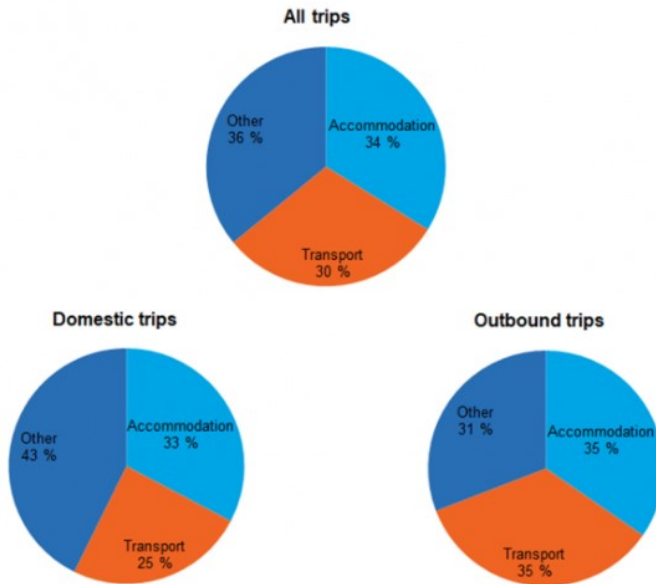


Källa: Trafikverket.

Kostnaderna för flygresan utgör dessutom en mindre del resenärers semesterbudget. Enligt uppgifter från eurostat (se följande bild) spenderar europeiska semesterfirare i snitt 30 procent av semesterbudgeten på transport.

Figur 10.3 EU-invånares utgifter för turism

**Tourism expenditure of EU residents by type of expenditure, 2019 (%)**



Source: Eurostat (online data code: tour\_dem\_exexp)



Källa: eurostat.

Ett konkret exempel på vilka effekter en flygbolagskonkurs kan ha för resenärer i ett av de få länder som har ett resegarantisystem även för reguljärflygresor är konkursen i Primera Air under 2018. Det danska resegarantisystemet möjliggör resenärer som ännu inte påbörjat sin resa att få ersättning för biljettpriset mot en självrisk på 1 000 dkr, om fondens medel tillåter det. 7 500 resenärer fick ersättning från fonden. Fondens tapp blev 14,8 miljoner dkr, men i den

summan ingick hemtransportkostnader på 4 miljoner dkr.<sup>5</sup> Varje rese-  
när fick därmed 1 440 dkr i ersättning för icke-påbörjade flygresor.

### 10.7.3 Utredningens slutsatser

**Utredningens bedömning:** Ett heltäckande resegarantisystem byggt på en flygresefond skulle innebära ett högt skydd för rese-  
närerna, men fondkapitalet skulle behöva vara mycket stort. En  
mindre omfattande resegaranti som endast säkerställer hemtrans-  
port av resenärer som vid händelse av en flygbolagskonkurs befin-  
ner sig på en destination utomlands bedöms vara det mest lämpliga  
sättet att ge resenärerna ett grundläggande skydd vid flygbolags-  
konkurser.

Utredningen har i fråga om ett resegarantisystem för reguljärflyg-  
resor övervägt tre tänkbara lösningar. Den *första* lösningen är en hel-  
täckande resegaranti som ska tillgodose att samtliga av flygbolagets  
resenärer ska få tillbaka de pengar de betalat för sina flygresor om  
resan inte kan genomföras till följd av arrangörens konkurs. En så-  
dan lösning kan innehålla ett krav på kausalitet mellan den inställda  
resan och konkursen, men kan också utformas bredare för att täcka  
in återbetalningskrav som inte betalats tillbaka och värdebevis som  
inte utnyttjats. Den *andra* lösningen är en mindre omfattande rese-  
garanti som endast säkerställer hemtransport av resenärer som vid hän-  
delse av en flygbolagskonkurs befinner sig på en destination utomlands.

Den *tredje* lösningen innebär en resegaranti som säkerställer hem-  
transport av resenärer som vid händelse av en flygbolagskonkurs be-  
finner sig på en destination utomlands, men också kan ersätta flyg-  
bolagets resenärer för de pengar de betalat för sina flygresor om resan  
inte kan genomföras om resegarantins medel är tillräckliga för det.  
Den tredje lösningen kan alltså sägas innebära ett skydd som ligger mitt  
emellan den första och andra lösningen. Det är också denna lösning  
som det danska resegarantisystemet för reguljärflygresor bygger på.

De skäl som anges i avsnitt 7.4, som talar för att fondlösningar i  
allmänhet är lämpligare sätt att utforma ett resegarantisystem än in-  
dividuela garantier, gör sig gällande även i fråga om resegaranti för

---

<sup>5</sup> Rejsegarantifondens årsrapport 2018, s. 8.

reguljärflyg. Därutöver är nackdelarna med fondsystem inte lika påtagliga när det gäller flygbranschen. Risken för att oseriösa aktörer drar otillbörlig fördel är i praktiken obefintlig. Det förefaller inte som särskilt sannolikt att någon skulle starta ett flygbolag och ta i beaktande att man kan dra otillbörlig fördel av det finns ett resegarantisystem på plats, bl.a. på grund av att ett det krävs helt andra resurser för att starta ett flygbolag än att starta ett mindre paketreseföretag. Vidare skulle ett system som helt eller delvis bygger på individuella garantier medföra en administrationsbörda som inte går att motivera. Utredningen har därför endast övervägt olika fondlösningar.

Utredningen konstaterar att en heltäckande resegaranti enligt den första lösningen, som ska tillgodose att samtliga av flygbolagets resenärer ska få tillbaka de pengar de betalat för sina flygresor om resan inte kan genomföras, skulle innebära att resegarantisystemet behöver tillföras mycket betydande medel.

Ett exempel som illustrerar hur stor en resegarantifond skulle behöva vara är följande, som utgår från premissen att det största flygbolaget i Sverige – SAS – ska kunna gå i konkurs och samtliga resenärer bli ersatta för flygbiljetter som inte utnyttjats. SAS intäkter från svenska reguljärflygresenärer 2020/21 uppgick till omkring 2,3 miljarder kronor. Om man räknar ut andelen resenärer som förväntas ha krav vid en konkurs på samma sätt som för paketresor, dvs. att 22 procent av årsomsättningen ska vara täckt vid en konkurs, skulle kapitalet i en resegarantifond behöva vara minst 500 miljoner kronor. SAS passagerarintäkter räkenskapsåret 2020/2021 var dessutom endast omkring 24 procent av vad de var räkenskapsåret 2018/2019. Fondkapitalet beräknat på SAS svenska reguljärtrafikintäkter ett år som inte är påverkat av pandemin skulle därför snarare behöva ligga på omkring 2 miljarder kronor för att säkerställa att samtliga resenärer blir ersatta vid en konkurs. Om man räknar med att 20 miljoner avresor görs per år från svenska flygplatser, och att en fond med ett fondkapital på 2 miljarder kronor skulle byggas upp på fem år, skulle prispåslaget per resa bli 20 kronor.

Det är visserligen praktiskt möjligt att uppnå detta fondkapital, men enligt utredningens uppfattning framstår det som ett alltför ambitiöst mål när det vägs mot vad som står att vinna med ett fullständigt skydd. Enligt utredningens bedömning kan det nämligen sättas i fråga om de redovisade kostnaderna motiverar att det inrättas ett omfattande och heltäckande resegarantisystem för reguljärflyg, när

det vägs mot flygtransportens relativt låga kostnad för resenärerna och vad som står att vinna för resenärerna om deras flygresor omfattas av resegaranti. Detta gäller särskilt om man beaktar att det absoluta flertalet av flygresorna betalas av resenärerna på ett sätt som för närvarande ger möjlighet till återbetalning enligt konsumentkreditlagen eller genom bankernas chargeback-system (se avsnitt 9.5).

Vissa principiella invändningar kan också resas, såsom varför flygbiljetter ska omfattas av resegaranti men inte tåg-, buss- eller färjebiljetter. Slutsatsen av utredningens överväganden är att det saknas tillräckligt starka skäl att inrätta resegarantisystem som bygger på att samtliga resenärer ska kunna bli ersatta vid en flygbolagskonkurs.

Ett resegarantisystem som säkerställer hemtransport av resenärer som är strandade på sina destinationer (den andra och tredje lösningen) har emellertid syften som går utöver de rent ekonomiska problem en flygbolagskonkurs vållar resenärer. Om en flygbolagskonkurs inträffar när resenären befinner sig utomlands kan detta ge upphov till allvarliga problem och olägenheter för resenären. Det är bl.a. det skälet som ligger bakom EU:s flygpasagerarförordning.<sup>6</sup> Hemtransport av flygresenärer är ett viktigt skydd att ett garantisystem som säkerställer hemtransport. Utredningen förslår därför att det införs en hemtagningsgaranti som ska täcka kostnader för hemtagning.

När det sedan gäller om ett resegarantisystem endast ska säkerställa hemtransport (den andra lösningen) eller om det också bör ge resenärer som betalat för men inte påbörjat sin resa ersättning för det fall fondens medel tillåter det (den tredje lösningen) kan resoneras på ett liknande sätt som ovan, dvs. att de fördelar för resenärerna det skulle innebära att få en viss del av biljettpriset återbetalt vid en flygbolagskonkurs inte motiverar att en resegarantifond även tar höjd detta. Utredningens förslag är därför att ett resegarantisystem för reguljärflygresor inrättas som endast har som syfte att säkerställa hemtagning av resenärer som befinner sig på destinationen vid händelse av en flygbolagskonkurs.

När ett flygbolag går i konkurs kan flygbolagets resenärer finna sig på destinationer såväl utomlands som inom Sverige. Utredningens ställningstagande till ett resegarantisystem som säkerställer hemtransport av strandade resenärer är till stor del grundade på de problem och olägenheter en flygbolagskonkurs vållar för de resenärer som

---

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004, skäl 1 och 2.

befinner sig på en destination utomlands. I enstaka fall kan detta tänkas gälla även för resenärer som rest med inrikesflyg till en destination inom Sverige, men det kan knappast sägas vara något stort problem för de resenärer som rest till någon av Sveriges större städer att ordna med hemtransport på annat sätt om flygbolaget de skulle ha rest med har gått i konkurs. För att resegarantisystemet ska vara så effektivt som möjligt, och för att en hemtransportfonds kapital inte ska behöva vara större än nödvändigt, föreslår utredningen att endast hemtransporter från destinationer utomlands ska omfattas av resegarantisystemet.

## 10.8 Utredningens förslag till ett resegarantisystem för reguljärflyg

**Utredningens förslag:** Hemtransportfondens målkapital ska vara 300 miljoner kronor. Den ska finansieras genom flygtransportföretag betalar ett bidrag till fonden på tre kronor per resenär för resor till en destination utomlands.

Det lämpligaste sättet att organisera ett resegarantisystem för reguljärflyg är en fond som enda garanti, dvs. utan individuella garantier vid sidan av fonden.

Storleken på fonden bör bestämmas främst utifrån den förväntade kostnaden för hemtransporter.

Den danska flygresefondskassan ska enligt lag uppgå till 100 miljoner dkr (omkring 146 miljoner kronor/december 2022). Om man med hänsyn till antalet flygningar från Sverige räknar med att en svensk flygresefond skulle behöva vara dubbelt så stor skulle den behöva uppgå till 300 miljoner kronor. Vad hemtagningskostnaden per resenär uppgår till är svårt att beräkna eftersom kostnaderna beror på biljettpriset per strandad resenär, som i sin tur beror på säsong och resmål. Vid ett antagande att kostnaderna för att boka en ny hemresa för en strandad resenär uppgår till i snitt 5 000 kronor skulle ett fondkapital på 300 miljoner kronor räcka för att bekosta hemtransport för 40 000 resenärer. En jämförelse kan göras med konkursen i Monarch Airlines, som var ett brittiskt flygbolag som gick i konkurs 2017. Brittiska Civil Aviation Authority beräknade kostnaderna för att ta hem bolagets 85 000 strandade passagerare till 53 miljoner pund (om-

kring 673 miljoner kronor/december 2022).<sup>7</sup> Kostnaderna för hemtagningen av Monarch Airlines passagerare ger en medelkostnad på omkring 8 000 kronor per passagerare, men flygbolaget trafikerade främst destinationer vid medelhavet och på Kanarieöarna vilket innebär högre kostnader för hemtagning. Om man ändå räknar med 8 000 kronor i hemtagningskostnad per passagerare skulle ett fondkapital på 300 miljoner kronor räcka för att transportera hem 37 500 strandade resenärer.

Ytterligare ett exempel på kostnader för hemtagning är den danska flygrefondskassans utgifter för hemtagning vid konkursen i Primera Air. Primera Air var ett danskt flygbolag som gick i konkurs den 2 oktober 2018. Vid den tidpunkten var 1 600 av flygbolagets resenärer strandade utomlands och begärde hjälp med hemtagning från flygkassafonden. Utgifterna för hemtransport uppgick till 4 miljoner dkr (omkring 5,5 miljoner kronor/november 2018).<sup>8</sup> Kostnaden per hemtransporterad resenär blev alltså cirka 3 400 kronor.

Frågan är om ett fondkapital som möjliggör att 40 000 strandade resenärer transporteras hem är tillräckligt. SAS rapporterade att drygt 2,7 miljoner passagerare reste med bolaget i augusti 2019, varav drygt 2 miljoner var utlandsresenärer. Sverige står för omkring 27 procent av SAS marknad, vilket innebär att omkring 540 000 passagerare reste med SAS till och från Sverige i augusti 2019. Vid antagandet att det rör sig om ungefär lika stor del avresor som ankomster rör det sig om 270 000 utlandsavresor i augusti. Om man räknar med att resenärerna som reser ut från Sverige är borta i snitt en vecka innebär det att omkring 67 500 SAS-resenärer befinner sig utomlands samtidigt i augusti, vilket är betydligt fler än de 40 000 som fondkapitalet tillåter hemtagning av. Den passagerarstatistik utredningen redogjort för i det föregående innehåller dock ett okänt antal utländska passagerare som reser till Sverige vars hemtransport vid en konkurs inte är en svensk angelägenhet. Dessutom kan det antas att en konkurs oftast föregås av rykten om insolvens vilket påverkar resandet med det bolaget negativt. Utredningen beräknar därför att ett fondkapital på 300 miljoner kronor ska vara tillräckligt.

För att bygga upp ett fondkapital på 300 miljoner kronor under fem års tid, baserat på att 20 miljoner avresor sker från svenska flyg-

---

<sup>7</sup> The operation to help customers affected by the failure of the Monarch Airlines Group, Civil Aviation Authority, 2018.

<sup>8</sup> Rejsegarantifonden årsrapport 2018, s. 7.

platser, skulle ett påslag på biljettpriset behöva vara tre kronor per flygbiljett.

Utredningen bedömer att Kammarkollegiet, som föreslås administrera de andra delarna av resegarantisystemet, är den myndighet som är bäst lämpad att administrera flygresefonden. Kammarkollegiet är också den myndighet som är bäst lämpad att utöva tillsyn över lagens bestämmelser. Bestämmelserna om tillsyn och sanktioner motsvarar i stort resegarantilagens bestämmelser.



# 11 Övergångsbestämmelser

## 11.1 Tre förslag på paketreseområdet

Utredningens utvärdering av det nuvarande resegarantisystemet har lett till att utredningen föreslår i huvudsak tre reformer av resegarantisystemet. Dessa är följande:

- En utvidgning av tillämpningsområdet för resegarantin till att även omfatta återbetalningskrav och värdebevis.
- En förändring av sättet att ordna resegaranti. Förslaget är att resegarantin i framtiden ska bestå av en resegarantifond och individuella garantier vid sidan av fonden.
- En möjlighet för den som ersatt resenären att få ersättning från resegarantin.

Som kommer att framgå nedan ställer sig utredningen tveksam till om något av dessa förslag kan genomföras utan att det görs samtidigt som de andra två.

## 11.2 En resegarantifond först om fem år

Utredningens förslag får inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet. Utan någon möjlighet för staten att garantera fondens medel, eller garantera lån till fonden<sup>1</sup>, finner utredningen att det saknas förutsättningar att reformera resegarantisystemet från dagens system till ett system byggt kring en resegarantifond innan fondens målkapital har uppnåtts. Det sagda innebär att innan en lagstiftning om ett nytt resegarantisystem kan träda i kraft kommer det vara

---

<sup>1</sup> Se avsnitt. 5.4 för en redogörelse för hur Tyskland övergick från ett system snarlikt det svenska till ett fondsystem.

nödvändigt att lagstifta om krav att betala bidrag till fondens målkapital.

## **11.3 En utvidgning av tillämpningsområdet förutsätter en resegarantifond**

### **11.3.1 Om förslaget**

Utredningen föreslår att tillämpningsområdet för resegarantin bör utvidgas till att även omfatta den situationen där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens, dvs. det utredningen kallar en resegaranti även för återbetalningskrav och värdebevis (kapitel 6).

En utvidgning av tillämpningsområdet kommer leda till ett ökat skydd för resenärerna. De resenärer som har sådana återbetalningskrav och värdebevis, och som i dagsläget blivit utan ersättning, kommer genom reformen att få ersättning. Från det perspektivet vore det därför önskvärt att reformen trädde i kraft så snart som möjligt och utan hänsyn till om resegarantisystemet i övrigt har reformerats eller inte.

En utvidgning av tillämpningsområdet kommer emellertid med stor sannolikhet få negativa konsekvenser för arrangörerna. Resemarknaden bedöms av banker och försäkringsbolag redan i dagsläget som en högriskbransch. Från resebranschen har upplysts att premierna som arrangörerna betalar till banker och försäkringsbolag ökat och att det förekommer att arrangörer betalar premier på upp till 9 procent av garantibeloppet. Skulle även återbetalningskrav och värdebevis omfattas av resegarantin innebär detta att arrangörerna ska ordna resegaranti för dessa.

### **11.3.2 Värdebevis**

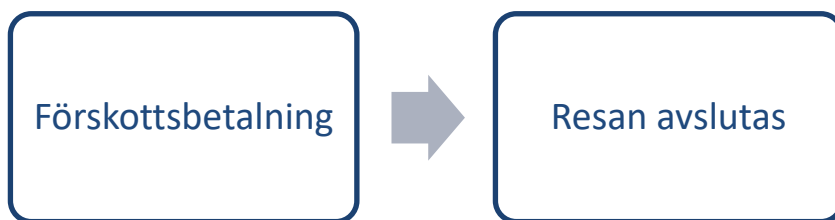
Konsekvenserna för företagen är svåra att överblicka, särskilt när det gäller värdebevis. Detta beror inte minst på att förekomsten av värdebevis på paketresemarknaden ökade kraftigt under covid-19-pandemin men att det är osäkert om de kommer att vara lika vanligt förekommande i framtiden.

En av anledningarna till detta var att många företag drabbades av en likviditetsbrist som gjorde det förmånligt att ge resenären ett värdebevis i stället för att återbetala kostnaden. Det får också antas att resenärernas intresse av att ta emot ett värdebevis som alternativ till återbetalning var betydligt högre under pandemin än annars. Under pandemin var situationen sådan att en inställd resa inte kunde ersättas av någon annan resa – resemärknaden stod helt enkelt still. Att under sådana omständigheter ta emot ett värdebevis för att kunna använda det när resemärknaden förr eller senare öppnade upp framstod med största sannolikhet som mer tilltalande än om resan hade ställts in av andra skäl, såsom förhållanden på resmålet eller på hotellet eller om resenären själv avbeställt resan. Konsekvenserna av ställningstagandet att utvidga resegarantisystemet till att även omfatta värdebevis kan därför inte endast analyseras utifrån hur situationen har varit under de senaste åren.

En av svårigheterna med att bedöma konsekvenserna av att resegarantisystemet även ska omfatta värdebevis är att (förutsatt att den nuvarande lagens metod för beräkning av resegaranti används) ”exponeringstiden” för ett värdebevis är längre än vad som normalt gäller för en förbetald paketresa. Skillnaden mot att ordna resegaranti för en specifik resa som förskottsbetalas kan illustreras i följande figurer.

**Figur 11.1 Exponering vid en förbetald paketresa**

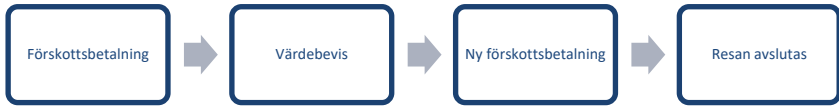
Den tid under vilken reseaktören ska ordna resegaranti



*Källa:* Resegarantisystemutredningens figur.

**Figur 11.2 Exponering där paketresan omvandlas till ett värdebevis**

Den tid under vilken reseaktören ska ordnas resegaranti

*Källa:* Resegarantisystemutredningens figur.

Exponeringstiden enligt figur 11.2 kan i vissa fall bli mycket lång eftersom en resenär kan ha förskottsbetalat en resa flera månader före avresa. Om resan exempelvis ställs in några dagar före avresa och resenären blir erbjuden och accepterar ett värdebevis ska detta värdebevis, för att vara skyddat av resegarantisystemet, användas inom 12 månader från utfärdandedatum. Därefter följer en viss tid från det att värdebeviset används (i praktiken en förnyad förskottsbetalning) till dess att resan avslutas. Den tid under vilken reseaktören ska ordna resegaranti för den ursprungliga resan förlängs därför väsentligt.

Något som ytterligare komplicerar bilden är att exponeringstiden har att göra med förhållanden som reseaktören inte råder över, närmare bestämt hur snabbt resenären väljer att använda sitt värdebevis. Detta kan göra det svårt att bedöma arrangörens risk för den som vill bedöma denna i syfte att sälja resegarantier och bestämma vilken premie som är rimlig.

**11.3.3 Återbetalningskrav**

Vad sedan gäller det utredningen kallar återbetalningskrav kan exponeringstiden illustreras enligt följande figur.

**Figur 11.3 Exponering där paketresan inte leder till återbetalning**

Den tid under vilken reseaktören ska ordna resegaranti



Källa: Resegarantisystemutredningens figur.

Enligt nu gällande lagstiftning upphör skyldigheten att ordna resegaranti redan när återbetalningskravet uppstår. Genom att även återbetalningskrav omfattas av resegaranti kan exponeringstiden för företagen komma att öka. Av 3 kap. 9 § paketreselagen följer emellertid att återbetalning ska ske senast inom 14 dagar. Den reseaktör som inte återbetalar inom 14 dagar, och följaktligen behöver ordna resegaranti under en längre tid, följer inte de krav som anges i lagen. För de fall då arrangören följer paketreselagen torde inte förslaget innebära några konsekvenser, förutom att företaget behöver ordna resegaranti under ytterligare några dagar från det att återbetalningskravet uppstår till dess det återbetalas.

Konsekvenserna för företagen, och i förlängningen de banker, försäkringsbolag eller andra som ska bedöma företagets risk, kan mycket väl komma att bli stora om utvidgningen av resegarantisystemet skulle genomföras med dagens sätt att organisera resegarantisystemet (som i huvudsak består av individuella garantier). Utredningen bedömer dock att utvidgningen i långt mindre grad skulle få konsekvenser för reseaktörerna om den genomfördes tillsammans med förslaget om ett nytt resegarantisystem, enligt vilket reseaktörerna behöver ordna individuell garanti med endast omkring 25 procent av vad de i dagsläget ställer.

**11.3.4 Utredningens slutsatser**

En utvidgning av tillämpningsområdet för resegarantin skulle öka skyddet för resenärerna. Att en viss resenär får ersättning från resegarantin och inte en annan framstår ofta som ologiskt och oförenligt

med syftet bakom att det finns en resegaranti. Ur det perspektivet vore det därför önskvärt att den föreslagna utvidgningen av resegarantin träder i kraft så snart som möjligt.

Paketresebranschen befinner sig emellertid i vad som närmast kan beskrivas som en kris. Förutom de kraftigt ökade kostnaderna för att ordna en resegaranti har flera arrangörer svårt att ens finna en aktör som är villig att ställa en betalningsutfästelse (se avsnitt 4.3.7 om Vector Nordics beslut att inte ställa resegarantier för över 30 miljoner kronor).

Skulle värdebevis omfattas av resegarantin kan det förväntas att ännu färre aktörer skulle vara villiga att ställa betalningsutfästelser eller försäkra arrangörerna. Med hänsyn härtill ställer sig utredningen tveksam till att föreslå en reform som, i det värsta scenariot, innebär att paketresearrangörerna inte längre kan hitta en resegaranti och följaktligen inte verka på paketresemarknaden.

Slutsatsen av utredningens överväganden är därför att en utvidgning av tillämpningsområdet förutsätter att den föreslagna reformen av resegarantisystemet är genomförd, vilket innebär att en lag som innebär att tillämpningsområdet utvidgas kan träda i kraft först när resegarantifonden finns på plats, dvs. om minst fem år.

## **11.4 En regressrätt utan en resegarantifond innebär risker**

### **11.4.1 Syftet med förslaget**

Utredningen föreslår en rätt till regress från resegarantin för den som ersatt en resenär för ett krav som annars hade täckts av resegarantin (se avsnitt 9.9). Utredningen har i detta sammanhang redogjort för arrangörernas ”dubbla garantier”, en garanti enligt resegarantilagen och en garanti till kortföretag för att få möjlighet att låta kunder betala med betalkort. Det huvudsakliga syftet bakom utredningens förslag är att garantierna eller säkerheterna som arrangörerna ställer till kortföretag ska minska. Om ett kortföretag som ersatt en resenär får detta utlägg ersatt av resegarantin, kan antas att behovet av att kräva garantier från arrangören för att försäkra sig mot förluster minskar.

Att en rätt till regress från resegarantin införs innebär emellertid inte nödvändigtvis att kraven på arrangörerna att ordna garantier eller säkerheter till kortföretag minskar eller slopas. Att så sker förutsätter att kortföretagen litar på att möjligheten att få ersättning från resegarantin erbjuder ett lika starkt skydd mot förluster som säkerheter från arrangörerna.

#### 11.4.2 Problemet med kvoteringsbeslut

En resegaranti som ställs i enlighet med den nuvarande resegarantilagen innebär att alla betalningar som görs för en paketresa betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens. Den modell för beräkning av garantibeloppet som Kammarkollegiet använder sig av syftar till att garantibeloppet ska vara tillräckligt stort för att samtliga resenärer med ersättningsgilla krav ska få betalt utan att garantibeloppet ska bli onödigt högt.

I teorin innebär detta att en regressrätt inte innebär några konsekvenser för resenärerna. Om ett garantibelopp är beräknat utifrån att 100 resenärer som betalat för en resa ska få beloppet återbetalt spelar det ingen roll om 40 av dem får ersättning från sin bank, varefter banken sedan får ersättning från resegarantin.

I praktiken stämmer emellertid inte alltid Kammarkollegiets beräkningar av garantibeloppet med verkligheten. Den allra vanligaste anledningen till detta är att arrangören angett felaktiga uppgifter i rapporteringen till Kammarkollegiet. Precisionen i Kammarkollegiets beräkningar förutsätter nämligen att arrangören lämnar korrekta uppgifter om sin verksamhet.

Utredningens genomgång av antalet konkurser som lett till att Kammarkollegiet tvingats fatta beslut om kvotering har varit få de senaste åren. Att så är fallet kan emellertid delvis förklaras genom att vissa resenärer som annars hade haft rätt till ersättning från resegarantin i stället får ersättning från sin bank genom en kortreklamation.

Ett exempel på problemet är konkursen i Deturs norska bolag. Detur lämnade felaktiga uppgifter till Kammarkollegiet och följde inte heller sin skyldighet att meddela Kammarkollegiet när de sålde fler resor än de ursprungligen uppgett. Enligt Kammarkollegiet sålde bolaget resor för ett avsevärt högre belopp än garantin var beräknad uti-

från. När Kammarkollegiet sammanställt samtliga ersättningsanspråk konstaterade myndigheten att den ställda garantin inte skulle räcka för att ersätta samtliga resenärer. Efter hand återkallade flera resenärer sina ansökningar om ersättning från resegarantin i takt med att de blev ersatta av kortföretag. Kammarkollegiet har uppgett att de på grund av detta kommer att kunna ersätta de resenärer som ansökt om ersättning från resegarantin fullt ut. Om kortföretagen hade haft rätt att regressvis få ersättning för beloppet de betalat till de kunder som återkallade sina ansökningar om ersättning från resegarantin hade det däremot inneburit att garantibeloppet inte hade räckt och en kvoterings hade behövt göras.

### 11.4.3 Effekterna av kvoteringsbeslut

En fråga utredningen har ställt sig är om de fortsatta övervägandena kring regressrätten ska utgå från att resegarantilagen följs, och att Kammarkollegiets beräkningar av garantibeloppet därmed är effektiva, eller om övervägandena ska utgå från verkligheten – dvs. att garantibeloppet inte sällan är för lågt för att ersätta resenärerna. Enligt utredningens mening är tillfällena då garantibeloppet varit för lågt så pass många att det inte går att förutsätta att systemet är helt effektivt. Att varje arrangör ansvarar för sin egen garanti innebär helt enkelt att det finns en inneboende risk för att beloppet blir för lågt om arrangören – medvetet eller omedvetet – lämnar felaktiga uppgifter till Kammarkollegiet.

Att förslaget om rätt till regress skulle träda i kraft innan resegarantifonden finns på plats skulle riskera att få vissa negativa följder för resenärerna. Skulle garantibeloppet vara för lågt skulle Kammarkollegiet behöva fatta ett kvoteringsbeslut. Detta skulle innebära att de resenärer som gjort en kortreklamation skulle bli fullt ersatta för sina utlägg, samtidigt som de resenärer som endast är skyddade av resegarantin skulle bli ersatta med ett lägre belopp. Det rimmar dessutom illa med syftena bakom resegarantin – som är ett resenärsskydd – om anledningen till att resenärerna blir ersatta med ett lägre belopp är att de konkurrerar om ersättningen från resegarantin med ett kortföretag.

Att kvoteringsbeslut behöver fattas innebär också att det utredningen främst vill uppnå med förslaget – minskade krav på arran-

görerna att ordna säkerheter till kortföretagen – inte blir till verklighet. Om ett kortföretag ersätter en resenär med 100 procent av kravet och till följd av ett kvoteringsbeslut blir ersatta med endast 70 procent från resegarantin kommer företaget rimligtvis att i fortsättningen kräva säkerheter från arrangören för att inte riskera att lida förlust.

#### **11.4.4 Ett utvidgat tillämpningsområde kan leda till fler kvoteringsbeslut**

Kammarkollegiet har fattat få kvoteringsbeslut de senaste åren. Delvis beror detta på att kortföretagen ersätter en viss del av resenärerna som annars hade ansökt om ersättning från resegarantin. En annan bidragande faktor är att resenärer som ansöker om ersättning för sina obetalda återbetalningskrav eller outnyttjade värdebevis inte har rätt till ersättning. Hade rätten till ersättning omfattat även dessa krav skulle garantibeloppet i flera fall inte ha räckt för att ersätta samtliga resenärer. Mot detta kan invändas att garantibeloppet i dagsläget inte beräknas utifrån förutsättningarna att även återbetalningskrav och värdebevis ska ersättas. Inte desto mindre innebär ett utökat tillämpningsområde för resegarantin ytterligare en riskfaktor vid rapporteringen av försäljningen från arrangörerna till Kammarkollegiet och vid Kammarkollegiets uträkning av hur stort garantibeloppet ska vara. En resegaranti för värdebevis innebär dessutom att exponeringstiden för arrangören kan bli lång (se resonemanget i avsnitt 11.3.2) vilket ytterligare komplicerar uträkningen av garantibeloppet.

#### **11.4.5 Utredningens slutsatser**

Förslaget om en rätt till regress från resegarantin för den som ersatt en resenär för ett krav som annars hade täckts av resegarantin skulle kunna innebära att kraven på arrangörerna lättas och i slutändan till billigare paketresor. Utredningen bedömer emellertid att förslaget riskerar att leda till fler kvoteringsbeslut. Kvoteringsbesluten skulle därutöver missgynna resenärer som inte har rätt till ersättning från kortföretag jämfört med de som har det. I ett resegarantisystem som bygger på en fond är kvoteringar inte ett realistiskt problem efter-

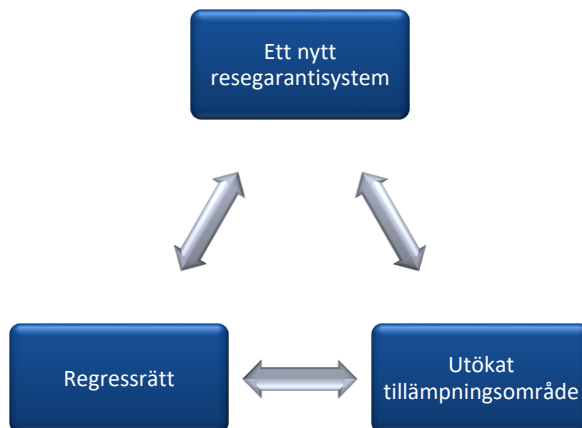
som fondkapitalet är större än summan av kraven för resenärerna.<sup>2</sup> Utredningens bedömning är att riskerna med att införa en rätt till regress innan resegarantifonden är fullt uppbyggd är så stora att detta inte är lämpligt.

## 11.5 De tre förslagen bör träda i kraft samtidigt

Med nuvarande sätt att ordna resegaranti anser utredningen att varken förslaget om ett utökat tillämpningsområde eller regressrätt kan införas. Att tillämpningsområdet utökas till att även omfatta återbetalningskrav och värdebevis riskerar att leda till att det blir dyrare eller rentav omöjligt för arrangörerna att ordna resegaranti. Dessutom riskerar det att leda till ett ökat antal kvoteringsbeslut. Att införa en rätt till regress från resegarantin för den som ersatt en resenär för ett krav som annars hade täckts av resegarantin innebär också det att antalet kvoteringsbeslut riskerar att öka och att den procentuella ersättningen till resenärerna vid kvoteringsbesluten riskerar att minska, vilket innebär nackdelar för resenärerna och dessutom kan medföra att syftet med förslaget inte uppnås.

Hur de olika förslagen samspelar med varandra illustreras i följande figur.

Figur 11.4 Reformförslagen samverkar med varandra



Källa: Resegarantisystemutredningens figur.

<sup>2</sup> Se dock om osannolika risker, avsnitt 7.2.3.

Två av de tyngst bärande skälen för utredningens förslag om ett resegarantisystem som bygger på en resegarantifond är att det innebär lägre kostnader för företagen och att det eliminerar risken för kvoteringsbeslut. Mot bakgrund av detta är det utredningens uppfattning att det inte är lämpligt att föreslå två reformer som – innan fonden är på plats – riskerar att leda till högre kostnader för företagen och en ökad risk för kvoteringsbeslut. Utredningens slutsats är alltså att inget av förslagen kan träda i kraft innan målkapitalet i fonden har nåtts.

De reformer av resegarantisystemet som bör träda i kraft så snart som möjligt är alltså endast en regel om skyldighet att betala bidrag till uppbyggnaden av resegarantifonden (8 b § i förslaget till ändring av resegarantilagen) samt en regel som anger att Kammarkollegiet kan medge lättnader i fråga om garantibeloppet i takt med att fondkapitalet byggs upp. Resterande reformer kan träda i kraft först när målkapitalet har nåtts.

## 11.6 En statlig garanti

Regeringens direktiv anger att utredningens förslag inte får innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet. I detta ligger att förslagen inte heller får innebära att staten garanterar resegarantifondens kapital.

Av de tre förslag som utredningen presenterat ovan kan förslaget om en resegarantifond beskrivas som ”nyckeln” till de två andra förslagen. En utökning av tillämpningsområdet och en rätt till regress från resegarantin för den som ersatt en resenär för ett krav som annars hade täckts av resegarantin är beroende av att själva resegarantisystemet förändras i grunden.

Kan staten garantera resegarantifondens kapital under uppbyggnadsfasen hade de reformer som utredningen föreslår kunnat träda i kraft så snart som möjligt. Enligt utredningens mening är det också en ordning som är att föredra framför att avvakta att resegarantifondens målkapital nås någon gång i framtiden.



## 12 Konsekvensutredning

### 12.1 Konsekvensutredningens innehåll

I 14 § kommittéförordningen (1998:1474) anges att om kommittéer presenterar förslag, som påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska dessa redovisas. I de fall beräkningarna visar att förslagen leder till kostnadsökningar eller intäktsminskningar för staten, kommuner eller regioner ska kommittén föreslå en finansiering.

Om förslagen har betydelse för den kommunala självstyrelsen, ska enligt 15 § kommittéförordningen konsekvenserna i det avseendet anges. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

I förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning finns kompletterande anvisningar. I 6 § nämnda förordning anges bl.a. att betänkandet ska innehålla en beskrivning av vilka alternativa lösningar som finns för det man vill uppnå och vilka kostnads- mässiga och andra skillnader som finns mellan de olika alternativen.

Dagens svenska resegarantisystem och de krav på insolvensskydd för resenärer som regleras i paketresedirektivet syftar båda till att skydda resenärer mot ekonomisk skada i det fall en paketresa blir inställd eller avbruten på grund av arrangörens insolvens.

Vid en situation där en reseaktör hamnar på obestånd finns en risk för att resenärer inte får tillbaka de förskottsbetalningar som de betalat för resor som ställs in. Resenärer som befinner sig på ett resmål

riskerar att förlora sin hemresa. När en resa ställs in av ett solvent företag finns det rättsliga medel för att utkräva ersättning från företaget. Är företaget på obestånd finns däremot en risk att resenären blir ekonomiskt lidande på grund av att det inte finns tillräckliga medel för att täcka alla skulder. Det är denna skada insolvensskyddet ska ersätta.

Hur skyddet ska utformas är inte reglerat i direktivet utan är valfritt för medlemsländerna. I Sverige har systemet med resegarantier kritiserats bl.a. för att det är ekonomiskt betungande för reseföretagen. Utredningen har analyserat problemen samt möjliga alternativa system och föreslår att resegarantisystemet förändras.

Utredningen föreslår att resegarantisystemet ska byggas kring en resegarantifond vid sidan av individuella garantier (se avsnitt 7.7).

Utöver förslaget om en resegarantifond föreslår utredningen att tillämpningsområdet för resegarantisystemet ska utvidgas och att resenärer med vissa återbetalningskrav och värdebevis ska kunna få ersättning vid en arrangörs insolvens (se kapitel 6).

Utredningen föreslår vidare att det införs en möjlighet till regress gentemot resegarantin för den som ersatt ett krav från en resenär som skulle ha varit täckt av resegarantisystemet (se kapitel 9).

Slutligen föreslår utredningen att det inrättas en hemtransportfond som säkerställer hemtransport av resenärer vid en flygbolagskonkurs (se kapitel 10).

Konsekvensutredningen behandlar dessa förslag och alternativa system för insolvensskyddet.

## 12.2 Förslagen syftar till ett effektivt konsumentskydd

### 12.2.1 Vilka problem ska lösas?

Paketreseutredningen beskrev i betänkandet (SOU 2016:85) *Ny resegarantilag* att det dåvarande systemet med resegarantier innebar onödigt höga kostnader för de befintliga reseaktörerna och hinder för nya aktörer att ta sig in på marknaden. Därutöver konstaterade utredningen att det återkommande inträffat att resenärer inte fått den ersättning de har rätt till.<sup>1</sup>

Utredningen konstaterar att de av Paketreseutredningen beskrivna utmaningarna alltså består. När det gäller fall av kvoteringar, dvs.

---

<sup>1</sup> SOU 2016:85, s. 188.

att resenärer inte fått den ersättning de har rätt till, är dessa förhållanden få.<sup>2</sup> De höga kostnader som resegarantisystem innebär för reseaktörerna har dock inte förändrats trots den senaste reformen av resegarantisystemet.

Ett ytterligare problem som visat sig i spåren av covid-19-pandemin är att resenärer blivit utan ersättning om tidpunkterna för den inställda resan och konkursen inte är desamma.<sup>3</sup>

## 12.2.2 Vad är orsaken till problemen?

Dagens system innebär att reseaktörerna avkrävs garantier som ska motsvara vad respektive aktör tagit emot i förskottsbetalning samt kostnader för hemtransport för samtliga resenärer som omfattas av skyddet vid varje given tidpunkt. Det innebär att systemet är uppbyggt för att skydda resenärerna i en situation där samtliga reseaktörer går i konkurs samtidigt, där dessa konkurser innebär att samtliga resenärer på resmålen blir strandsatta och att förskottsbetalningar går helt förlorade. Att något sådant skulle inträffa är högst osannolikt. Det är detta överskydd som är den främsta orsaken till de onödigt höga kostnaderna i systemet.

Spänningar uppkommer i systemet när resenärer inte får den ersättning de har rätt till på grund av att den ställda garantin är för låg. Detta beror i sin tur på att Kammarkollegiet har beslutat om ett för lågt belopp på garantin eller att myndighetens beslut inte har följts av reseaktören. Enligt utredningens mening kan man emellertid även tala om att det är resegarantisystemets konstruktion som är anledningen till att resenärer i vissa fall inte får den ersättning de är berättigade till. Eftersom varje reseaktör fullt ut bär sin egen risk finns det ingen finansieringskälla som kan användas för att reglera ersättningskraven i de fall den ställda garantin inte räcker till. Så länge ett sådant system inte lyckas uppnå fullständig precision vid beräkningen av garantierna, och garantibeloppen inte heller schablonmässigt höjs för att ta höjd för detta, kommer enstaka fall att inträffa där den ställda garantin är för låg.

Att resenärer med vissa återbetalningskrav och värdebevis har blivit utan ersättning förklaras av att den nuvarande resegarantilagen

---

<sup>2</sup> Se avsnitt 4.3.6 för detaljer.

<sup>3</sup> Se avsnitt 6.5 för detaljer.

uppställer ett krav på kausalitet mellan det icke fullgjorda paketreseavtalet och arrangörens insolvens.

## 12.3 Researrangörer och resenärer berörs

### 12.3.1 Vilka berörs av problemen?

När en reseaktör går i konkurs blir konsekvenserna tydligast för de resenärer som förskottsbetalat resor som inte kommer att genomföras samt för de resenärer som redan befinner sig på destinationsorten. Det är dessa som i huvudsak berörs av problemet att resenärer inte får den ersättning de har rätt till.

Att resegarantisystemet innebär onödigt höga kostnader påverkar i första hand de aktörer som säljer paketresor eller sammanlänkade researrangemang. Även resenärerna kan dock sägas beröras, eftersom kostnaderna för systemet påverkar priset på paketresor.

Andra som berörs är banker och försäkringsbolag som tillhandahåller resegarantier samt andra aktörer som erbjuder lösningar för insolvensskydd (medlemsorganisationer, försäkringsbolag m.fl.). Staten berörs genom bl.a. tillsyn och rättsväsende. Slutligen kan även aktörer som säljer liknande tjänster men som inte omfattas av kravet på insolvensskydd beröras, då de kan konkurrera om samma kunder och resurser som paketreseaktörerna.

Resenärerna har ett intresse av att skyddet alltid är heltäckande. Alla aktörer har ett intresse av att kostnaden för insolvensskyddet inte blir högre än nödvändigt. Små företag eller organisationer har dessutom ett särskilt intresse av att administrationen inte blir för omfattande eller att skyddet kräver mycket finansiering, då det typiskt sett är extra betungande för mindre företag. Nya företag har intresse av att det är lätt att etablera sig på marknaden, vilket förutsätter att regelverken är lätta att förstå och tillämpa och att de inte försvårar start eller tillväxt av verksamheten. Etablerade och mer solventa aktörer har i stället ett intresse av att inte riskera att finansiera affärsrisken för nya och mindre solventa aktörer på marknaden. Resenärerna har ett intresse av att oseriösa aktörer inte ges förutsättningar att bedriva paketreseverksamhet. Staten har ett intresse av att hålla nere kostnaderna för tillsyn och administration av systemet och av att kostnaderna eller risken för insolvensskyddet inte ska belasta skattekollektivet.

## 12.4 Konsekvenser av ett utvidgat tillämpningsområde

Utredningen har bedömt att det finns skäl att utvidga resegarantisystemet till att omfatta även situationer där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens (se avsnitt 6.10). Förslaget innebär att de resenärer som med nuvarande lagstiftning inte har rätt till ersättning från resegarantin för återbetalningskrav och värdebevis får ett förbättrat skydd vid paketreseaktörens insolvens.

Konsekvenserna för företagen är svåra att överblicka, särskilt när det gäller värdebevis. Detta beror inte minst på att förekomsten av värdebevis på paketresemarknaden ökade kraftigt under covid-19-pandemin men att det är osäkert om de kommer att vara lika vanligt förekommande i framtiden. Konsekvenserna av ställningstagandet att utvidga resegarantisystemet till att även omfatta värdebevis kan därför inte endast analyseras utifrån hur situationen har varit under de senaste åren.

En av svårigheterna med att bedöma konsekvenserna av att resegarantisystemet även ska omfatta värdebevis är att (förutsatt att den nuvarande lagens metod för beräkning av resegarantin används) ”exponeringstiden” för ett värdebevis är längre än vad som normalt gäller för en förbetald paketresa.

Exponeringstiden kan i vissa fall bli mycket lång. En resenär kan ha förskottsbetalat en resa flera månader före avresa. Om resan exempelvis ställs in några dagar före avresa och resenären blir erbjuden och accepterar ett värdebevis ska detta värdebevis, för att vara skyddat av resegarantisystemet, användas inom 12 månader från utfärdandedatum. Därefter följer en viss tid från det att värdebeviset används (i praktiken en förnyad förskottsbetalning) till dess att resan avslutas. Den tid under vilken reseaktören ska ordna resegaranti för den ursprungliga resan förlängs därför väsentligt.

Något som ytterligare komplicerar bilden är att exponeringstiden har att göra med förhållanden som reseaktören inte råder över, närmare bestämt hur snabbt resenären väljer att använda sitt värdebevis. Detta kan göra det svårt att bedöma arrangörens risk för den som vill bedöma denna i syfte att sälja resegarantier och bestämma vilken premie som är rimlig.

Utredningen bedömer att konsekvenserna för företagen, och i förlängningen de banker, försäkringsbolag eller andra som ska bedöma företagets risk, mycket väl hade kunnat vara stora om utvidgningen

av resegarantisystemet skulle genomföras med dagens sätt att organisera resegarantisystemet (som i huvudsak består av individuella garantier). Utredningen bedömer dock att utvidgningen i långt mindre grad kommer få konsekvenser för reseaktörerna när den genomförs tillsammans med utredningens förslag om ett nytt resegarantisystem, enligt vilket reseaktörerna behöver ordna individuell garanti med endast omkring 25 procent av vad de i dagsläget ställer.

Det kan inte uteslutas att förslaget kan komma att innebära en något ökad administration för företagen. Denna kan bl.a. bestå av att bevaka de utfärdade värdebevisen och rapportera om detta till Kammarkollegiet. Utredningen konstaterar emellertid att många reseaktörer redan i dagsläget utfärdar värdebevis och att ett system för att bokföra detta rimligen redan finns tillgängligt.

Förslagen om utvidgning av resegarantisystemet till att även omfatta värdebevis bygger helt och hållet på frivillighet. Inte endast resenären kan fritt välja om denne vill acceptera värdebeviset utan även reseaktören kan välja att inte utfärda det utan i stället återbetala beloppet till resenären. Skulle värdebevisens långa och osäkra exponeringstid leda till problem på garantimarknaden är det rimligt att anta att reseaktören slutar att använda bevisen. Utredningens förslag syftar i första hand inte till att öka förekomsten av värdebevis på paketresemarknaden utan endast på att värdebeviset ska vara skyddat av resegarantin för det fall det utfärdas.

Enligt nu gällande lagstiftning upphör skyldigheten att ordna resegaranti redan när återbetalningskravet uppstår. Genom att även återbetalningskrav omfattas av resegaranti kan exponeringstiden för företagen komma att öka. Av 3 kap. 9 § paketreselagen följer emellertid att återbetalning ska ske senast inom 14 dagar. Den reseaktör som inte återbetalar inom 14 dagar, och följaktligen behöver ordna resegaranti under en längre tid, följer inte de krav som anges i lagen. För de fall då arrangören följer paketreselagen torde inte förslaget innebära några konsekvenser.

## 12.5 Konsekvenser av ett nytt resegarantisystem

Utredningen har identifierat fyra huvudsakliga alternativ för hur insolvensskyddet kan utformas. Det första alternativet är att behålla dagens system oförändrat, dvs. den mer öppna lösning som genom-

fördes genom resegarantilagen (2018:1218). De övriga tre alternativen bygger på att det inrättas en resegarantifond och att resegarantisystemet således blir kollektivt. Vad som skiljer dessa tre alternativ åt är i huvudsak hur stor del av risken som ska bäras av resegarantifonden i förhållande till individuella garantier. För en närmare beskrivning av dessa alternativ och överväganden, se kapitel 7. Eftersom vi föreslår ändringar i dagens system så behandlas i fortsättningen bara konsekvenser av de föreslagna ändringarna.

### 12.5.1 En resegarantifond

De tre alternativ för reformering av dagens system som utredningen har övervägt bygger på att det inrättas en resegarantifond. De övergripande fördelarna med alternativen är att kostnaderna för skyddet sänks. Resenärerna har dock ett lägre skydd vid en fondlösning än vid individuella garantier på det sättet att det sammanlagda kapitalet inom resegarantisystemet understiger de sammanlagda förskottsbetalningarna som resenärerna har gjort. Skulle samtliga reseaktörer gå i konkurs samtidigt skulle alltså resenärerna endast få betalt till viss del. Utredningen vill här peka på att det är endast den systematiska risken som ökar, dvs. att så många konkurser sker att fondens kapital är otillräckligt. I det enskilda fallet är det tvärtom så att resenärernas trygghet kan öka.

Av de olika alternativen har utredningen funnit att alternativet som bygger på att resegarantifonden ska bära den största delen av risken, men att reseaktörerna själva ansvarar för att ordna en mindre individuell garanti är den mest lämpliga. Det är därför utredningens förslag och den lösning som den vidare konsekvensutredningen utgår ifrån.

### 12.5.2 Konsekvenser för resenärerna

Rättigheterna för resenärerna styrs av paketresedirektivet och är desamma oavsett hur systemet för insolvensskyddet utformas. På så vis förändras inte de ekonomiska konsekvenserna för resenärerna av förslagen jämfört med det nuvarande resegarantisystemet. Däremot är det i realiteten så att resenärerna med det nuvarande systemet inte alltid har fått de ersättningar de har rätt till. Risken för att de resenärer som drabbas ekonomiskt på grund av insolvens hos reseaktören inte

får full ersättning bör minska om fler aktörer väljer kollektiva lösningar, eftersom skyddet då inte är beroende av att den enskilda aktörens garanti är tillräcklig. Utredningens förslag till ett nytt resegarantisystem torde därför innebära att resenärerna får ett bättre skydd, eftersom kvoteringsbeslut inte kommer att behöva fattas.

Resegarantifonden föreslås byggas upp genom att reseaktörerna betalar ett bidrag till fonden per resenär. Det bidraget kommer sannolikt i slutändan att betalas av resenärerna genom priset på arrangementet.

### 12.5.3 Konsekvenser för företagen

Förslaget om en resegarantifond som primär garanti och individuella garantier vid sidan av resegarantifonden bedöms kunna sänka företagets kostnader för resegarantierna radikalt. Detta gäller inte minst små och medelstora företag. Vidare bedöms förslaget kunna sänka etableringshindren för nya företag. I detta avsnitt beskrivs konsekvenserna för företagen närmare.

#### Konsekvenser av skyldigheten att bidra till resegarantifonden

Utredningens förslag innebär att paketreseaktörer kommer att betala 40 kronor eller 80 kronor per resenär till resegarantifonden till dess att fonden är fullt uppbyggd. Därutöver innebär förslaget att paketreseaktörerna kan komma att åläggas att på nytt betala bidrag till fonden om fondkapitalet skulle minska till följd av en eller flera större konkurser.

Det är rimligt att anta att paketreseaktörerna kommer att finansiera bidragen till resegarantifonden genom att höja biljettpriserna i motsvarande mån. Detta kan leda till att paketresors konkurrenskraft minskar jämfört med andra sätt att resa. Vissa paketresearrangörer har dessutom påtalat att det finns en risk för att svenska researrangörer kommer att tappa marknadsandelar till utländska researrangörer, som inte omfattas av någon motsvarande skyldighet att betala bidrag till någon resegarantifond. Detta är emellertid en konsekvens av att EU:s medlemsländer har olika resegarantisystem som alla kan innehålla olika fördelar och nackdelar för resenärer och researrangörer. Enligt utredningens mening kan det inte uteslutas att skyldigheten

att betala bidrag till resegarantifonden kan innebära att konkurrensen från utländska researrangörer ökar. Enligt utredningens bedömning vägs detta emellertid upp av att svenska företags kostnader för att ordna resegaranti kommer att, särskilt på lång sikt, minska.

### **Konsekvenser av ett nytt sätt att beräkna garantin**

SRF uppgav till Paketreseutredningen att rapporteringen till Kammarkollegiet tar cirka två arbetsdagar om året för små företag samt något mer för större.<sup>4</sup> Ett exempel på hur administrativa hinder kan inverka på paketreseföretag kan hämtas från det som företrädare för Sveriges bussföretag uppgett till utredningen. Det förekommer att resegarantilagens krav på att anmäla ändrade förhållanden innebär att en paketresearrangör tvingas avböja att anordna en större paketresa, eftersom avtalet skulle innebära en tillfällig förändring av omsättningen som kräver inrapportering till Kammarkollegiet och att företaget måste ordna en ny, högre resegaranti.

En övergång från dagens mycket precisa, men komplicerade beräkningsmodell till att beräkna garantibeloppet som en viss del av den resegarantipliktiga årsomsättningen bedöms av utredningen leda till att väsentligt mindre resurser kommer att behöva avsättas till administration.

### **Konsekvenser av att garantibeloppet blir lägre**

Utredningens förslag innebär att paketreseaktörer som huvudregel ska ordna garanti med 6,25 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen. Utredningen bedömer att det är detta förslag som kommer ha klart störst konsekvenser för företagen.

I dagsläget beräknar utredningen att reseaktörerna ställer resegaranti för ungefär 22 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen. Som utredningen beskrivit i avsnitt 4.5.7 erbjuder marknaden i praktiken endast ett alternativ för att ordna resegaranti för små och medelstora researrangörer (nämligen en betalningsutfästelse från Gar-Bo Försäkring). Vid tiden för Paketreseutredningens betänkande uppgavs att SRF:s medlemmars genomsnittspremie för försäkrings-

---

<sup>4</sup> SOU 2016:84, s. 197.

garantier var 1,1 procent.<sup>5</sup> SRF har till utredningen uppgett att Gar-Bo Försäkring kring årsskiftet 2022/23 kraftigt höjde sina premier och att det för de flesta företag innebar minst en fördubbling av premien. Enligt SRF är det i dagsläget inte ovanligt med premier kring 5 eller 6 procent.

Att resegarantibeloppet sänks innebär rimligtvis att kostnaden för att ordna garanti minskas. Enligt utredningens mening är det svårt att göra en bedömning av om premien/avgiften för en betalningsutfästelse kommer att öka eller minska om garantibeloppet sänks. Vad som talar för att premierna kan komma att sänkas är att fler aktörer skulle kunna etablera sig på resegarantimarknaden, och att en ökad konkurrens kan leda till lägre priser.

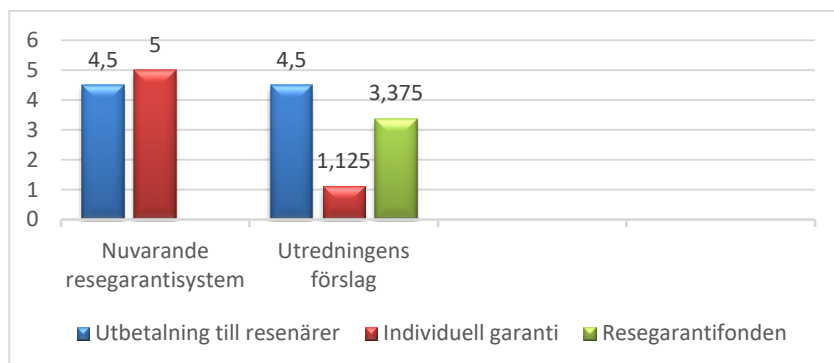
Något som talar för att avgifterna kan komma att höjas, trots att det är ett lägre belopp som ska garanteras, är att förslaget till ett nytt resegarantisystem innebär att den individuella garantin ska tas i anspråk i första hand. I normalfallet är den individuella garantin tänkt att täcka 25 procent av resenärernas krav vid en konkurs. Detta innebär att den som säljer garantier måste utgå från att förlusten vid en konkurs kommer att bli 100 procent av betalningsutfästelsen. Såsom utredningen beskrivit i det föregående har det förekommit att en ställd garanti varit otillräcklig för att ersätta samtliga kunder som har berättigade krav på ersättning. Det är dock, att döma av de upplysningar utredningen hämtat in, vanligt förekommande att betalningsutfästelsen överstiger det belopp som Kammarkollegiet beslutar ska betalas ut.<sup>6</sup> Affärsrisken för den som ställer ut betalningsutfästelsen, eller för den som försäkrar reseaktören, visas i följande figur.

---

<sup>5</sup> SOU 2016:84, s. 88.

<sup>6</sup> En av förklaringarna till detta är högst sannolikt att inte alla som har rätt till ersättning känner till detta eller bryr sig om att ansöka om ersättning.

Figur 12.1 Affärsrisken vid försäljning av resegarantier



Källa: Resegarantisystemutredningens figur.

Trots den osäkerhet som finns beträffande utvecklingen på resegarantimarknaden bedömer utredningen att förslaget om ett nytt resegarantisystem kommer innebära drastiskt sänkta kostnader för företagen. Detta innebär i sig att etableringshindren för nya och särskilt mindre företag kommer att minska. Vissa nya företag som avser att bedriva särskilt riskfylld verksamhet kommer visserligen att behöva ordna en förhöjd garanti (se avsnitt 7.9.6), men sannolikt kommer de allra flesta nystartade företag inte att behöva göra det. Slutligen innebär ett lägre garantibelopp att det i större omfattning blir möjligt att deponera garantibeloppet hos Kammarkollegiet för det fall reseaktören inte hittar någon resegaranti att köpa.

### Exempel på utfall av utredningens förslag

Konsekvenserna av utredningens förslag kan studeras genom att titta på garantierna för den största aktören (Ving) och en medelstor aktör (Ticket Privatresor). Ving ställde 2015 resegaranti på 1 580 miljoner kronor och Ticket ställde resegaranti på 121 miljoner kronor. Baserat på 2015 års faktiska omsättning skulle Ving, enligt utredningens förslag om ett nytt resegarantisystem, behöva ordna knappt 372 miljoner kronor i resegaranti och Ticket skulle behöva ordna en resegaranti på cirka 30 miljoner kronor. Om utredningens utgångspunkt, att de sammanlagda kraven från resenärer med rätt till ersättning ur resegarantin uppgår till 25 procent av årsomsättningen, skulle detta innebära

att en konkurs hos den största aktören (Ving) skulle leda till utbetalningar på cirka 1 487 miljoner kronor, och en konkurs hos en medelstor aktör (Ticket) skulle leda till utbetalningar på 121 miljoner kronor, totalt 1 608 miljoner kronor. Efter att arrangörernas båda individuella garantier tagits i anspråk (402 miljoner kronor) skulle tappet för fonden bli cirka 1,2 miljarder kronor, vilket leder till ett kvarstående fondkapital på 300 miljoner kronor.

Svenska resebranschföreningen (då Svenska resebyråföreningen) gjorde 2015 en undersökning bland sina medlemmar om deras kostnader för resegaranti. För bankgarantier angavs den genomsnittliga avgiften till 0,8 procent, varvid 91 av 104 företag behövt ordna motgarantier. För försäkringsgarantier angavs den genomsnittliga premien till 1,1 procent, varvid 18 av 65 företag behövt ordna motsäkerheter. Den vanligaste motsäkerheten till banker ställdes i form av spärrade medel och den vanligaste motsäkerheten till försäkringsbolag ställdes i form av moderbolagsgarantier men även andra säkerheter krävdes.<sup>7</sup>

Om man utgår från att de nämnda företagen betalar en avgift för att ordna bankgaranti som motsvarar den genomsnittliga avgiften skulle kostnaden för Ving minska från cirka 126 miljoner kronor till cirka 30 miljoner kronor, och Tickets Privatesors kostnad skulle minska från cirka 9,7 miljoner kronor till 2,4 miljoner kronor. Därutöver skulle de motgarantier vissa företag, särskilt nystartade sådana, behövt ordna minska.

Utredningen bedömer mot denna bakgrund att ett system med en stor fond som primär resegaranti jämte individuella garantier med största sannolikhet skulle leda till minskade kostnader för reseaktörerna.

## 12.6 Konsekvenser av en möjlighet till regress mot resegarantin

Utredningen föreslår att den som, utanför resegarantisystemet, ersatt en resenär för ett paketreseavtal som inte fullgjorts ska ha möjlighet att få ersättning från resegarantin.

Förslaget bedöms få inga eller mycket begränsade konsekvenser för resenärerna. För de flesta resenärer torde det inte spela någon roll om återbetalningen kommer från resegarantin direkt eller om den

---

<sup>7</sup> SOU 2016:84, s. 87 ff.

kommer från exempelvis resevärdens bank eller ett kortföretag. Eftersom kortföretagets möjlighet till att få ersättning från resegarantin förutsätter att kunden har rätt till ersättning därifrån, kan det dock antas att prövningen av kundernas kortreklamationer kan komma att bli mer ingående.

Förslaget påverkar inte den resegaranti som en reseaktör är skyldig att ordna. Däremot bedömer utredningen att förslaget kommer ha andra positiva effekter för paketresearrangörer och andra som är skyldiga att ordna resegaranti. Som utredningen beskrivit i kapitel 9 är det vanligt förekommande att reseaktörer, utöver resegarantin, behöver ordna garantier för att kortföretag ska kunna täcka sina förluster för det fall kortkunder gör reklamationer efter att en arrangör gått i konkurs. Förslaget innebär att kortföretaget kan täcka sin förlust genom att få ersättning från resegarantin, om kundens krav också är ersättningsgillt enligt resegarantilagen. Konsekvenserna av detta är svåra att överblicka eftersom kortföretagens krav på garantier i huvudsak styrs av hur kortföretagen bedömer affärsrisken. Det är ändå utredningens bedömning att kraven på att researrangörer ska ordna garantier för att få tillgång till kortföretagens betalningssystem kommer att minska. Detta är fallet inte minst om den praktiska tillämpningen av förslaget visar på att kortföretagens risk faktiskt minskar.

Utredningen bedömer att förslaget om en regressrätt kommer att få vissa effekter för de kortutgivare och kortinlösare som ska tillämpa förslaget. Detta kommer oundvikligen att leda till ett större mått av administration vid prövningarna av kortreklamationer.

Slutligen bedömer utredningen att förslaget inte kommer att påverka Kammarkollegiets arbetsmängd, eftersom de ansökningar som kan komma från ett kortföretag inte skiljer sig från de ansökningar som annars hade kommit från privatpersonen som kortföretaget ersatt.

## 12.7 Konsekvenser av ett resegarantisystem för reguljärflygresor

Utredningens förslag är att det inrättas en särskild hemtransportfond i syfte att säkerställa hemtransport av flygresenärer vid en flygbolagskonkurs.

Förslaget bedöms ha positiva effekter för de resenärer som berörs av förslaget.

Utredningen har i avsnitt 7.9.6 (om resegarantifonden) beskrivit vilka effekter avgifter och andra prispåslag har på turismen. Av beskrivningen framträder bilden av att resenärer kan vara mycket pris-känsliga och att direktverkande skatter och avgifter kan minska resandet. Trots det sagda är det utredningens bedömning att ett prispåslag som är så lågt som tre kronor per såld flygresa kommer att ha mycket liten effekt på flygresandet. Utredningen bedömer inte heller att den ökade administrationen som prispåslaget innebär för flygbolagen kommer att ha någon större effekt eftersom flygbolag i regel är stora företag med stor erfarenhet av att hantera kontakter med myndigheter.

## 12.8 Överensstämmelse med EU-rätten

Som tidigare nämnts finns det EU-rättsliga krav på medlemsländernas insolvensskydd för paketresor i paketresedirektivet. Utredningens förslag till nytt system är förenligt med de krav som ställs i paketresedirektivet. Dagens resegarantisystem ställer krav på en viss form för insolvensskyddet och är därmed mer begränsande för företagen än vad som är nödvändigt med hänsyn till paketresedirektivet, som inte föreskriver någon särskild form.

Inom EU pågår en översyn av paketresedirektivet. Utredningen bedömer det visserligen inte som sannolikt, men det går inte helt att utesluta, att översynen leder till att resegarantisystemet harmoniseras på EU-nivå. Detta skulle leda till att Sverige – under förutsättning att EU-rättsakten skiljer sig från utredningens förslag – ytterligare en gång behöver reformera resegarantisystemet.

Utredningen konstaterar att ett flertal medlemsländer nyligen reformerat sina nationella resegarantisystem eller är i stånd att göra det. Att det pågår en översyn av paketresedirektivet är därför inget som bör hindra att Sverige nu reformerar resegarantisystemet. Det framstår tvärt om som en angelägen reform.

EU:s flygpassagerarförordning (EG) nr 261/2004) innehåller inga regler för insolvensskydd. Utredningen bedömer att avsaknaden av regler om insolvensskydd inte hindrar att medlemsländerna inrättar ett sådant system.

## 12.9 Behov av särskilda informationsinsatser

De föreslagna regelförändringarna kommer att kräva informationsinsatser riktade till framför allt de researrangörer och näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang och som enligt de nya reglerna ska tillhandahålla insolvensskydd. Informationen bör i första hand tillhandahållas av Kammarkollegiet, som har kompetens och erfarenhet av att informera om resegarantisystemet. Även Konsumentverket kommer att behöva uppdatera sin information om resegarantisystemet.

Förslaget om en hemtransportfond för reguljärflygresenärer kommer att kräva en större informationsinsats riktad mot de flygtransportföretag som verkar i Sverige och som ska börja betala in bidrag till en fond.

## 12.10 Konsekvenser för de offentliga finanserna

Utredningens förslag utgår ifrån att resegarantisystemet inte ska finansieras av staten, vare sig genom direkta kostnader eller indirekta kostnader i form av en ökad risk som ska beaktas vid statens balansräkning via statliga kreditgarantier. Staten har dock vissa kostnader för systemet genom tillsyn och rättsväsende. Det gäller både beträffande dagens system och det som utredningen föreslår.

Hur kostnaderna för den administration som Kammarkollegiet ansvarar för påverkas av förslaget beror till största del på vilka arbetsinsatser som krävs för att bedöma researrangörers risk (se avsnitt 7.9.5). Genom ett tydligt bemyndigande till Kammarkollegiet att, om det är lämpligt, själva ordna hemtransport åt strandade resenärer tillkommer dessutom ett ansvarsområde som myndigheten i dagsläget bedömt att man inte har. Kammarkollegiet kommer därutöver att starta upp och förvalta två fonder och sprida information om dessa. Kammarkollegiet har uppgett att de utökade ansvarsområden myndigheten kommer att få genom förslagen motsvarar två heltidstjänster.

## 12.11 Samhällsekonomiska konsekvenser

Den föreslagna regelförändringen förväntas ha positiva samhällsekonomiska konsekvenser. Utredningens analyser av dagens resegarantisystem visar att det driver icke-produktiva kostnader i företagen och på aggregerad nivå låser passivt kapital som vida överskrider de belopp som kan förväntas behöva användas för att ersätta resenärers förluster på grund av researrangörers obestånd. Vidare drabbas resenärer i återkommande fall av att de inte får hela den ersättning de har rätt till.

Utredningens förslag till ett nytt resegarantisystem innebär att researrangörerna tillåts tillhandahålla insolvensskyddet på ett för dem billigare sätt utan att nivån på konsumentskyddet sänks eller andra negativa samhällsekonomiska konsekvenser uppstår. Därutöver leder förslaget till sänkta trösklar in på marknaden för nya aktörer, till nytta för både näringsidkare och konsumenter. Sammantaget förväntas förslaget leda till positiva samhällsekonomiska konsekvenser jämfört med dagens resegarantisystem.

## 12.12 Konsekvenser för sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet

Behovet av ett effektivt insolvensskydd är rimligen lika stort för reseaktörerna oavsett var de finns i landet. Däremot finns det anledning att anta att vissa delar av landet och vissa orter är mer beroende av en välfungerande turism än andra. Detta kan gälla om besöksnäringen är relativt större jämfört med andra näringar eller om området har särskilt stora demografiska och sysselsättningsrelaterade utmaningar som lett till att intresset för turismens möjligheter ökat hos utvecklingsansvariga och beslutsfattare.

Det torde ur ett nationellt tillväxtperspektiv vara angeläget att säkerställa att det är enkelt att etablera företag och att utveckla nya tjänster och produkter inom inhemsk och inkommande turism, dvs. turisttjänster som säljs i Sverige. I detta sammanhang måste även de riktigt små turistföretagen i glesbygd beaktas, då varje arbetsstillfälle i utsatta glesbygdsområden är avgörande för dessa områdens framtid och utveckling. Utredningens förslag bedöms kunna förenkla för små turist-

företag där resegarantisystemet i dag utgör en administrativ börda, medför kostnader och kan utgöra etableringshinder.

Turismen hänger även tätt ihop med lokal service och det finns tydliga synergier mellan turism och servicetjänster till lokalbefolkningen. Även enstaka företag och arbetstillfällen är avgörande för att kunna upprätthålla service i form av bl.a. livsmedelsbutiker, bensinstationer, läkarvård och apotekstjänster, fungerande bredband och träffpunkter. När brytpunkten är nådd och underlaget inte räcker för att upprätthålla den lokala servicen, är det svårt att vända trenden och mycket svårt att få nya turistentreprenörer att etablera sig.

## **12.13 Övrigt**

### **12.13.1 Förslagets betydelse för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen**

I besöksnäringen är en högre andel av de anställda, jämfört med andra branscher, ungdomar och personer med utländsk bakgrund. Det är även en bransch med stark sysselsättningstillväxt, eftersom den är arbetskraftsintensiv. Utredningens förslag bedöms kunna sänka etableringshindren och kostnaderna för dessa företag och bör därför, allt annat lika, kunna öka arbetsutbudet och underlätta för nyanländas etablering.

### **12.13.2 Förslagets betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet**

Utredningen förslag bedöms inte ha någon betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. Utredningen har bedömt att om resegarantisystemet skulle bestå av endast en resegarantifond, utan några individuella garantier, innebär det vissa risker för utnyttjande av systemet. Utredningen har beaktat detta vid valet av reformalternativ för resegarantisystemet.

### **12.13.3 Områden som inte berörs**

Utredningen bedömer att jämställdheten mellan kvinnor och män inte berörs i någon nämnvärd utsträckning. Utredningen bedömer vidare att den kommunala självstyrelsen inte berörs av förslagen.

# 13 Författningskommentar

## 13.1 Förslaget till lag om ändring i resegarantilag (2018:1218)

### 1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om resegaranti för paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattas av paketreselagen (2018:1217). *Dessutom innehåller lagen bestämmelser om återbetalningskrav och vissa värdebevis.*

Av paragrafen framgår lagens tillämpningsområde. I andra meningen föreslås en upplysning om att lagen innehåller bestämmelser om återbetalningskrav och vissa värdebevis.

Övervägandena finns i avsnitt 6.10.

### 2 §

Med resegaranti avses i denna lag ett skydd mot ekonomisk skada som kan drabba resenärer till följd av insolvens hos arrangörer av paketresor eller näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang.

*Resegarantin utgörs av en av arrangören, eller av näringsidkaren som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang, ordnad garanti och en resegarantifond.*

Av paragrafen framgår definitionen av begreppet resegaranti som ett skydd mot ekonomisk förlust som kan drabba resenärer till följd av insolvens hos arrangörer eller näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang.

I *andra stycket*, som är nytt, anges att resegarantin utgörs av en av reseaktören ordnad garanti och en resegarantifond.

Övervägandena finns i kapitel 7.

### 3 a §

*I lagen avses med*

1. återbetalningskrav: Det belopp som en researrangör är skyldig att återbetala till resenärer enligt 3 kap. 9 § paketreselagen (2018:1217) och som vid tidpunkten för ansökan inte har betalats tillbaka.

2. värdebevis: tillgodohavande, vilket inte är äldre än ett år, som arrangörer föreslagit för resenärer och som de frivilligt godtagit, som ett alternativ till återbetalningskrav enligt 1.

Av paragrafen, som är ny, framgår definitionerna av återbetalningskrav och värdebevis.

Av *första punkten* framgår definitionen av återbetalningskrav. Bestämmelsen innebär att även andra återbetalningskrav än de som uppstår när paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens omfattas av resegarantin.

Av *andra punkten* framgår definitionen av värdebevis. Det krävs att värdebeviset har föreslagits och godtagits som ett alternativ till ett återbetalningskrav för att det ska vara täckt av resegarantin. Presentkort och liknande värdebevis som inte har föregåtts av en betald resa till ett specifikt resmål ersätts inte.

För att resenären ska ha rätt till ersättning från resegarantin för värdebeviset krävs att det inte är äldre än ett år. Tiden räknas från datumet då värdebeviset utfärdades.

Övervägandena finns i avsnitt 6.10.

### 6 §

Resegarantin för en paketresa ska säkerställa att de betalningar som görs för paketresan betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens.

*Därutöver ska resegarantin säkerställa att en resenärs återbetalningskrav eller ett tillgodohavande enligt ett värdebevis betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som det inte fullgjorts till följd av arrangörens insolvens.*

Om en passagerartransport ingår i paketresan ska resegarantin också säkerställa hemtransport, och inkvartering om det behövs i avvaktan på hemtransporten, i den utsträckning som passagerartransporten inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens.

Paragrafen reglerar omfattningen av resegarantin för paketresor.

I *andra stycket*, som är nytt, utökas resegarantins tillämpningsområde till att även omfatta återbetalningskrav och värdebevis. För

definitioner av återbetalningskrav och värdebevis, se 3 a §. Det ska inte längre vara ett krav för att få ersättning att paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens omfattas av resegarantin. Om en resenär har ett befogat krav på återbetalning från paketresearrangören och som arrangören inte betalat tillbaka täcks detta krav av resegarantin, oavsett om arrangören går i konkurs först vid ett senare tillfälle. Om resenären har erbjudits och godtagit ett värdebevis som alternativ till återbetalning täcks även detta av resegarantin. Har värdebeviset ett högre värde än det återbetalningskrav som föregick värdebeviset får resenären endast ersättning motsvarande återbetalningskravet.

Övervägandena finns i avsnitt 6.10.

### 8 a §

*Resegarantifonden utgörs av särskilt avsatta medel som ska bidra till det skydd mot ekonomisk skada som kan drabba resenärer till följd av insolvens hos arrangörer av paketresor eller näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang. Resegarantifonden ska också bidra till hemtransport och inkvartering av resenärer om det behövs i avvaktan på hemtransporten. Om det är lämpligt, får detta ske genom att den myndighet som regeringen bestämmer ordnar hemtransport och inkvartering.*

*När resegarantifonden uppnått en storlek på 1,5 miljarder kronor är den fullt uppbyggd.*

Paragrafen, som är ny, beskriver resegarantifondens funktion i resegarantisystemet. I paragrafen förs in ett tydligt bemyndigande för den myndighet som regeringen bestämmer att, om det är lämpligt, ordna hemtransport och inkvartering av strandade resenärer.

I *andra stycket* anges resegarantifondens målkapital. Ytterligare bestämmelser om fondens kapital finns i 8 b–c §§. Fram till dess fonden har nått sitt målkapital gäller övergångsbestämmelser.

Övervägandena finns i avsnitt 7.9.

### 8 b §

*Arrangörer av paketresor och näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang ska betala bidrag till finansiering av resegarantifonden.*

*Bidraget ska uppgå till*

*1. åttio kronor per resenär för resor som kostar femtusen kronor eller mer, och*

*2. fyrtio kronor per resenär för resor som kostar under femtusen kronor.*

*Skyldigheten att betala bidrag ska gälla till dess resegarantifonden har nått den storlek som anges i 8 a § andra stycket.*

Paragrafen, som är ny, reglerar uppbyggnaden av resegarantifonden. Skyldigheten att betala bidrag utgår från resenären, men det är arrangören eller näringsidkaren som ansvarar för att betala bidraget. Bidraget ska betalas för varje resenär, även minderåriga som reser med vuxna. För definitionen av resenär, se 1 kap. 5 § paketreselagen (2018:1217).

Övervägandena finns i avsnitt 7.9.6.

#### *8 c §*

*Om resegarantifondens kapital, efter att ha varit full uppbyggt, minskar till under två tredjedelar av målkapitalet enligt 8 a § andra stycket ska den myndighet som regeringen bestämmer besluta att skyldigheten att betala bidrag enligt 8 b åter ska gälla.*

Paragrafen, är ny, reglerar under vilka förutsättningar skyldigheten att lämna bidrag till resegarantifonden ska återaktiveras.

Övervägandena finns i avsnitt 7.9.9.

#### *8 d §*

*Resegarantifondens medel ska förvaltas av den myndighet som regeringen bestämmer.*

Paragrafen, som är ny, anger att regeringen får bestämma vem som ska förvalta resegarantifonden.

Övervägandena finns i kapitel 7.

#### *8 e §*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om resegarantifondens finansiering och förvaltning.*

Paragrafen, som är ny, innehåller ett normgivningsbemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om resegarantifonden. Sådana föreskrifter kan t.ex. avse formerna för inbetalning av bidraget som ska lämnas enligt 8 b §.

Övervägandena finns i kapitel 7.

## 10 §

*En garanti enligt denna lag får innehålla villkor som innebär att*

1. ersättningen får betalas ut till den som erbjuder en fortsättning på paketresan eller tillhandahåller inkvartering eller hemtransport åt resenären,

2. ersättningen ska minskas med det belopp som resenären har fått i ersättning på annat sätt för att resetjänsten inte fullgjorts,

3. ersättningen får krävas tillbaka i den utsträckning resenären genom att lämna oriktiga uppgifter har fått högre ersättning än vad som annars skulle ha betalats ut,

4. rätten till ersättning från resegarantin upphör om begäran om ersättning inte har framställts inom en viss tid, dock inte kortare än tre månader från det att det står klart att den resetjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras *eller från det att arrangören eller näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang har försatts i konkurs, och*

5. ersättningen får betalas ut till den som har ersatt en resenär för ett krav enligt denna lag.

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka villkor som resegarantin får innehålla.

I *första stycket* har ordet resegaranti bytts ut mot garanti för att klargöra att det är den individuella garantin som åsyftas. Med begreppet resegaranti åsyftas enligt 2 § andra stycket resegarantisystemet, som utgörs av en av arrangören ordnad garanti och en resegarantifond.

I *punkten 4*, som reglerar villkor om att rätten till ersättning från resegarantin upphör om begäran om ersättning inte har framställts inom en viss tid, införs en kompletterande regel. I de flesta fall där paketresan eller det sammanlänkade researrangemanget ställs in som en direkt följd av paketresearrangörens eller näringsidkarens konkurs torde det inte göra någon skillnad om fristen för att begära ersättning räknas från tidpunkten då det står klart att den resetjänst som avses med begäran inte kommer att fullgöras eller från konkurstillfället. Regeln tar främst sikte på återbetalningskrav och värdebevis. Har en

arrangör dröjt med återbetalning till resenären enligt 3 kap. 9 § paketreselagen kan det förekomma att konkurstillfället inträffar senare än tre månader. Genom ändringen hindrar inte paragrafen de resenärer som har återbetalningskrav eller värdebevis att söka ersättning från resegarantin när en konkurs inträffar vid ett senare tillfälle.

Genom *punkten 5*, som är ny, införs en möjlighet för den som ersatt resenären att ansöka om och få ersättning från resegarantin. Regeln möjliggör för exempelvis kortföretag, som ersatt resenären sedan resenären gjort en kortreklamation, att träda in i resenärens ställe och erhålla ersättning från resegarantin. Det är emellertid inte bara kortföretag som kan göra regressen gällande, utan även andra juridiska eller fysiska personer. Kraven på bevisning för att erhålla ersättning enligt denna regel är desamma som om resenären själv hade ansökt. Möjligheten för den som ersatt resenären att få ersättning från resegarantin förutsätter dock att resenären inte redan fått ersättning från resegarantin.

Övervägandena finns i avsnitten 6.10.4 och 9.9.

## 11 §

En näringsidkare ska anmäla sin verksamhet till den myndighet som avses i 12 §, om näringsidkaren avser att

1. verksamhet som arrangör,
2. genom förmedling eller på annat sätt underlätta uppkomsten av sammanlänkade researrangemang, eller
3. bedriva verksamhet som återförsäljare för en arrangör som är etablerad i ett land utanför EES.

Näringsidkaren ska lämna de uppgifter om sin verksamhet som är nödvändiga för att frågan om skyldighet att ordna resegaranti ska kunna prövas *samt för att garantins storlek och de bidrag som ska betalas till finansiering av resegarantifonden ska kunna kontrolleras.*

Uppgifterna i anmälan ska lämnas på heder och samvete.

Paragrafen reglerar skyldigheten att anmäla planerad verksamhet till den myndighet som ska pröva om det föreligger skyldighet att ordna resegaranti.

I *andra stycket* införs en skyldighet att lämna information om bl.a. näringsidkarens omsättning för att kunna bedöma storleken på garantin och kontrollera att näringsidkaren lämnar bidrag till resegarantifonden.

Övervägandena finns i kapitel 7.

## 12 §

Den myndighet som regeringen bestämmer prövar om det finns en skyldighet att ordna resegaranti enligt denna lag. Myndigheten ska också pröva om det utifrån de krav som föreskrivs i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen finns förutsättningar för att godkänna en ordnad *garanti*.

Myndigheten får bestämma att ett beslut om resegaranti ska gälla omedelbart.

Paragrafen innehåller bestämmelser om prövningen av skyldigheten att ordna resegaranti och ett bemyndigande avseende vilka förutsättningar som ska gälla för att en garanti ska godkännas. I *andra stycket* görs endast en språklig justering, se kommentaren till 6 §.

Övervägandena finns i kapitel 7.

## 12 a §

*Den garanti som en arrangör eller en näringsidkare som genom förmedling eller på annat sätt underlättat uppkomsten av sammanlänkade researrangemang ordnar, ska uppgå till 6,25 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen.*

*En högre garanti än vad som framgår av 12 a § ska ordnas om det finns en särskild risk för att resegarantifonden kommer att lida förlust.*

*En lägre garanti än vad som framgår av 12 a § ska godtas om det saknas risk för att resegarantifonden kommer att lida en förlust.*

Paragrafen, som är ny, anger vad garantin ska omfatta.

Regeln innebär en ändring av vad som tidigare gällde, då resegaranti för en paketresa skulle säkerställa att de betalningar som görs för paketresan betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet inte fullgörs till följd av arrangörens insolvens. I det föreslagna *första stycket* införs ett krav att ordna resegaranti med en viss procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen. Med resegarantipliktig årsomsättning avses resenärers betalningar för paketresor eller sammanlänkade researrangemang.

I *andra stycket* införs en regel som innebär att det under vissa förutsättningar kan göras avsteg från den beräkningsmodell för garanti som anges i 12 a §. Enligt regeln är en arrangör eller näringsidkare skyldiga att ordna en högre garanti än vad som följer av 12 a §, om det finns särskild risk att resegarantifonden kommer att lida en förlust.

Bedömningen av om det föreligger *särskilda skäl* tar sikte på risken för att resegarantifonden kommer att lida en förlust, inte på risken för konkurs i sig. Exempel på vad som kan utgöra särskilda skäl är om en paketresearrangör anmäler verksamhet med en förväntat hög omsättning, eller till kostsamma destinationer utomlands, utan att kunna visa upp god likviditet i företaget. Andra exempel kan vara att Konsumentverket eller andra myndigheter tar emot ett ökat antal klagomål från konsumenter om uteblivna återbetalningar som kan indikera att arrangören har en försämrad ekonomi. Även vad som i 2 § yrkestrafiklagen (2012:210) omnämns som gott anseende har betydelse. I den prövningen har bl.a. företrädaren eller företrädarnas vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna samt laglydnad i övrigt betydelse.

För mindre researrangörer finns sällan skäl att kräva en förhöjd garanti om omsättningen är så låg att en eventuell konkurs endast skulle påverka fondens kapital marginellt.

I *tredje stycket* införs en regel som innebär att den garanti en researrangör eller återförsäljare ställer kan tillåtas vara mindre än 6,25 procent av den resegarantipliktiga årsomsättningen, om det saknas risk för att resenären eller resegarantifonden kommer att lida förlust. Det ankommer på researrangören att begära att garantin sätts ned och förse myndigheten med relevant underlag inför prövningen. För att undantaget ska leda till en minskning, eller att kravet på att ordna garanti helt slopas, bör krävas att det står klart att risken för insolvens är i praktiken obefintlig.

Övervägandena finns i avsnitten 7.9.4 och 7.9.5.

### 13 §

En *garanti* ska bestå av

1. en betalningsutfästelse som har utfärdats av en bank, ett kreditmarknadsföretag eller ett försäkringsbolag och som fullgörs efter uppmaning,
2. en försäkring,
3. deponerade medel, eller
4. något annat liknande åtagande.

Vid bedömningen av om en *garanti* kan godkännas enligt 12 § ska det beaktas vilka krav på soliditet, likviditet, riskhantering och tillsyn som gäller för den som står för *garantin*.

Paragrafen innehåller bestämmelser om i vilken form av resegaranti som ska ordnas och vilka krav som ska beaktas avseende den som står för resegarantin. I *första stycket* görs endast en språklig justering, se kommentaren till 6 §.

Övervägandena finns i avsnitt 7.9.4.

### 15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de förutsättningar som ska gälla för att en *garanti* ska godkännas.

Paragrafen innehåller ett normgivningsbemyndigande. I paragrafen görs endast en språklig justering, se kommentaren till 6 §.

Övervägandena finns i kapitel 7.

### 17 §

Om inte annat följer av de villkor som gäller för en *garanti*, ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva begäran om ersättning från resegarantin.

I paragrafen regleras beslut om ersättning från resegarantin och verkställighet av beslutade utbetalningar. I paragrafen görs endast en språklig justering, se kommentaren till 6 §.

Övervägandena finns i kapitel 7.

### 18 §

När en begäran om ersättning från en resegaranti ska prövas av en myndighet enligt 17 §, ska resegarantin tas i anspråk för att ersätta resenären i den utsträckning som framgår av 6–8 och 9 §§. Om inte annat följer av de villkor som gäller för *garantin*, ska de villkor som framgår av 10 § tillämpas.

I paragrafen anges att de villkor som framgår av 10 § som huvudregel tillämpas vid prövningen av ansökningar om ersättning från resegarantin. I paragrafen görs endast en språklig justering.

### 18 a §

*När myndigheten verkställer de utbetalningar som myndigheten beslutat om ska den garanti som ordnats enligt 13 § tas i anspråk i första hand.*

Paragrafen, som är ny, reglerar prioritetsordningen mellan resegarantifonden och den individuella garantin vid en konkurs. Eftersom den individuella garantin som huvudregel endast motsvarar en del av de förväntade ersättningsanspråken från resenärerna vid en konkurs kommer garantin i de flesta fall understiga summan av de berättigade ersättningsanspråken. Det är mellanskillnaden mellan storleken på garantin och summan av ersättningsbesluten som täcks av resegarantifonden.

Övervägandena finns i avsnitt 7.7.2.

### 24 §

Om en näringsidkare inte ser till att en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang omfattas av en resegaranti enligt denna lag, ska en sanktionsavgift tas ut. *Detsamma gäller om näringsidkaren inte betalar bidrag till finansiering av resegarantifonden.*

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

Paragrafen innehåller bestämmelser om sanktionsavgift vid överträdelse av skyldigheten att ordna resegaranti. Enligt *första stycket* ska en sanktionsavgift tas ut om en näringsidkare inte betalar bidrag till finansiering av resegarantifonden enligt 8 b §.

Att garantin som huvudregel ska räknas ut på sätt som framgår av 12 a § innebär att kravet på att anmäla ändrade förutsättningar i den tidigare 16 § tas bort. Det hittillsvarande *andra stycket* tas därför bort.

Övervägandena finns i kapitel 7.

### 30 §

Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

*Beslut om återaktivering av kravet att betala bidrag enligt 8 c § får inte överklagas.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen anges rätten att överklaga beslut enligt denna lag. Enligt *andra stycket* får ett beslut om återaktivering av kravet att betala bidrag till resegarantifonden enligt 8 c § inte överklagas.

Övervägandena finns i avsnitt 7.9.8.

## Övergångsbestämmelser

1. 8 a–8 e §§ i denna lag träder i kraft den 1 juli 2024. Lagen i övrigt träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2. Den myndighet som regeringen bestämmer får besluta att resegarantin får sänkas med

– Tjugo procent, om fonden nått ett kapital om trehundra miljoner kronor,

– Fyrtio procent, om fonden nått ett kapital om sexhundra miljoner kronor,

– Sextio procent, om fonden nått ett kapital om niohundra miljoner kronor, och

– Åttio procent, om fonden nått ett kapital om 1,2 miljarder kronor.

Det nya resegarantisystemet, med bl.a. 12 a § om beräkningen av de individuella garantierna och 18 a § om prioritetsordningen mellan garantierna och resegarantifonden, träder i kraft först den dag då regeringen bestämmer. Detsamma gäller andra stycket i 6 och 7 §§, som anger att resegarantin avser att säkerställa att en resenärs återbetalningskrav eller ett tillgodohavande enligt ett värdebevis betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som det inte fullgörs till följd av paketresearrangörens eller näringsidkarens insolvens.

De bestämmelser som träder i kraft den 1 juli 2024 är 8 a–8 e §§, som berör resegarantifondens uppbyggnad, finansiering och förvaltning.

Enligt övergångsbestämmelsen ska den garanti som reseaktörerna ordnar alltså räknas ut enligt 6 och 7 §§ resegarantilagen i sin nuvarande lydelse till dess resegarantifonden nått sitt målkapital. Det innebär att resegarantin ska säkerställa att de betalningar som görs för paketresan eller det sammansatta researrangemanget betalas tillbaka till resenären i den utsträckning som paketreseavtalet eller resetjänsterna som ingår i researrangemanget inte fullgörs till följd av arrangörens eller näringsidkarens insolvens. Om en passagerartransport ingår, ska resegarantin också säkerställa hemtransport m.m.

I takt med att resegarantifonden byggs upp får den myndighet som regeringen bestämmer besluta att resegarantierna får sänkas. Myndigheten får också besluta att kravet på att betala bidrag till finansiering

av resegarantifonden slopas när fonden uppnått den storlek som anges i 8 a § andra stycket

Övervägandena finns i kapitel 11.

## 13.2 Förslaget till lag om en hemtransportfond för flygresor utomlands

### Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om inrättandet av och ersättning från en hemtransportfond för att säkerställa hemtransport av flygresenärer vid flygföretagets insolvens.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Lagen innehåller bestämmelser om hemtransport av flygresenärer vid flygföretagskonkurser. Definitionerna av dessa begrepp finns i 2 §.

Övervägandena finns i kapitel 10.

2 § I denna lag avses med

1. flygföretag: en fysisk eller juridisk person som innehar ett giltigt drifttillstånd eller motsvarande tillstånd utfärdat i Sverige som ger personen rätt att utföra kommersiella flygresor, och

2. flygresenär: en resenär som ingått ett avtal om en resetjänst som utslutande omfattar flygtransport med ett flygföretag.

I *första stycket* definieras vad som avses med flygföretag och flygresenär.

Övervägandena finns i kapitel 10.

### Skyldighet att bidra till en hemtransportfond

3 § För att säkerställa hemtransport av flygresenärer vid en flygföretagskonkurs ska det finnas en hemtransportfond.

När hemtransportfonden nått en storlek på 300 miljoner kronor är den fullt uppbyggd.

*Första stycket* anger att det ska finnas en hemtransportfond. Denna fond ska säkerställa hemtransport av flygresenärer vid en flygföretagskonkurs.

*Andra stycket* anger hemtransportfondens målkapital.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

4 § Flygföretag ska betala bidrag till finansiering av hemtransportfonden.

Bidraget ska uppgå till tre kronor per flygresenär för resor till en destination utomlands. Skyldigheten att betala bidrag ska gälla till dess hemtransportfonden har nått den storlek som anges i 3 § andra stycket.

Om hemtransportfondens kapital, efter att ha varit fullt uppbyggt, minskar till under två tredjedelar av målkapitalet enligt 3 § andra stycket ska den myndighet som regeringen bestämmer besluta att skyldigheten att betala bidrag enligt 4 § första stycket åter ska gälla.

*Första stycket* anger att flygföretag är skyldiga att betala bidrag till finansiering av hemtransportfonden.

*Andra stycket* anger storleken på bidraget. Enligt regeln ska bidraget uppgå till tre kronor per resenär för resor till en destination utomlands.

*I tredje stycket* anges att skyldigheten att betala bidrag ska gälla till dess hemtransportfonden har nått det målkapital som anges i 3 § andra stycket. Den myndighet som regeringen bestämmer får fatta beslut om återaktivering av kravet att betala bidrag om fondkapitalet, efter att ha varit fullt uppbyggt, minskar till under två tredjedelar.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

5 § Hemtransportfondens medel ska förvaltas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen anger att regeringen får ange vilken myndighet som ska förvalta hemtransportfondens medel.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om hemtransportfondens finansiering och förvaltning.

Paragrafen, som är ny, innehåller ett normgivningsbemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om hemtransportfonden. Sådana föreskrifter kan t.ex. avse formerna för inbetalning av bidraget som ska lämnas enligt 4 § andra stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

## Hemtransportfondens användning

7 § Om en flygresenär har påbörjat en flygresä utomlands och har en giltig returbiljett och returrestan inte fullgörs till följd av flygföretagets insolvens, ska medel från hemtransportfonden bidra till hemtransport av resenären inom rimlig tid. Hemtransportfonden ska också bidra till inkvartering om det behövs i avvaktan på hemtransporten. Om det är lämpligt, får detta ske genom att den myndighet som regeringen bestämmer ordnar hemtransport och inkvartering.

Paragrafen anger vad hemtransportfonden ska bidra till. Av paragrafen framgår att hemtransportfonden ska bidra till hemtransport av resenären inom rimlig tid, om en resenärs returresta inte fullgörs till följd av flygföretagets insolvens. En förutsättning är att flygresenären har rest till en destination utomlands med flyg och har en giltig returbiljett. Därutöver anges att hemtransportfonden ska bidra till inkvartering om det behövs i avvaktan på hemtransporten.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

8 § Om en flygresenär själv ombesörjt hemresa har flygresenären rätt till skäligen ersättning från hemtransportfonden.

Paragrafen anger att en flygresenär själv kan ombesörja sin hemresa och få skäligen ersättning från hemtransportfonden.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva begäran om ersättning från hemtransportfonden.

Paragrafen anger att regeringen får bestämma vilken myndighet som ska pröva begäran om ersättning från hemtransportfonden.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Paragrafen anger att regeringen får bestämma vilken myndighet som utövar tillsyn enligt lagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

## Skyldighet att anmäla verksamhet

11 § Flygföretag är skyldiga att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter om sin verksamhet som är nödvändiga för att bedöma om skyldigheten att betala bidrag till hemtransportfonden enligt 4 § är uppfylld.

Av paragrafen framgår att flygföretag är skyldiga att lämna uppgifter om sin verksamhet som är nödvändiga för att skyldigheten att betala bidrag till finansiering av hemtransportfonden är uppfylld.

Övervägandena finns i avsnitt 10.8.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att göra inspektion hos flygföretaget och ta del av de handlingar som behövs för tillsynen. Flygföretaget ska lämna de upplysningar om verksamheten som begärs för tillsynen.

Om flygföretaget inte tillhandahåller handlingarna eller lämnar upplysningarna, får tillsynsmyndigheten förelägga flygföretaget att fullgöra sin skyldighet.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

*Första stycket* anger tillsynsmyndighetens inspektionsrätt och myndighetens rätt att ta del av alla handlingar som behövs för tillsynen. Det flygföretag som tillsynen riktas mot åläggs samtidigt att tillhandahålla dessa handlingar och att lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten begär.

*I andra stycket* stadgas en rätt för tillsynsmyndigheten att använda sig av vitesföreläggande för att få ett flygföretag att lämna de efterfrågade handlingarna eller uppgifterna. Flygföretaget måste alltså först få tillfälle att komma in med uppgifterna innan ett vitesföreläggande utfärdas.

*I tredje stycket* anges att ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## Sanktioner

13 § Om ett flygföretag underlåter att betala bidrag till hemtransportfonden enligt 4 § ska en sanktionsavgift tas ut.

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

*I första stycket* anges att en sanktionsavgift får tas ut om ett flygföretag inte betalar bidrag till fonden i 12 §.

*I andra stycket* anges att sanktionsavgiften tillfaller staten.

14 § Sanktionsavgiften ska bestämmas till lägst femtusen kronor och högst tio miljoner kronor.

Avgiften får inte överstiga tio procent av flygföretagets omsättning närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under flygföretagets första verksamhetsår, eller om uppgifter om omsättningen annars saknas eller är bristfälliga, får omsättningen uppskattas.

När avgiftens storlek bestäms ska hänsyn tas till hur allvarlig överträdelsen är.

I *första stycket* anges lägsta och högsta belopp som kan beslutas i sanktionsavgift.

I *andra stycket* anges att avgiften inte får överstiga tio procent av flygföretagets omsättning närmast föregående år. Med omsättning avses nettoomsättning. Vidare anges att omsättningen får uppskattas om den är okänd.

I *tredje stycket* anges att hänsyn ska tas till hur allvarlig överträdelsen är när storleken på avgiften bestäms. Omständigheter som kan vara av betydelse för bedömningen är t.ex. under hur lång tid flygföretaget sålt flygresor utan att lämna bidrag till hemtransportfonden.

15 § En sanktionsavgift får inte tas ut för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite enligt denna lag om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Paragrafen innehåller ett undantag från möjligheten att ålägga sanktionsavgift.

Ett flygföretag som inte följer ett föreläggande som meddelats vid vite enligt lagen och denna överträdelse ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet får inte åläggas sanktionsavgift.

16 § Tillsynsmyndigheten prövar frågor om sanktionsavgifter.

En sanktionsavgift får inte beslutas senare än fem år från den tidpunkt då överträdelsen upphörde.

I paragrafen regleras förutsättningarna för tillsynsmyndigheten att pröva frågor om sanktionsavgifter. I *första stycket* anges att tillsynsmyndigheten prövar ärenden om sanktionsavgift.

I *andra stycket* anges att en sanktionsavgift inte får beslutas senare än fem år från den tidpunkt då överträdelsen upphörde.

17 § Sanktionsavgiften ska betalas till tillsynsmyndigheten inom trettio dagar från det att beslutet fick laga kraft eller inom den längre tid som anges i beslutet.

Om avgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Avgiften faller bort i den utsträckning som verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Paragrafen innehåller bestämmelser om när och till vem sanktionsavgiften ska betalas, vad tillsynsmyndigheten ska iaktta när avgiften inte betalas i rätt tid och preskription av avgiften.

I *första stycket* anges att sanktionsavgiften som utgångspunkt ska betalas inom trettio dagar från det att beslutet fick laga kraft. En längre betalningstid kan dock fastställas i beslutet. Sanktionsavgiften ska betalas till tillsynsmyndigheten.

I *andra stycket* stadgas att tillsynsmyndigheten ska lämna avgiften för indrivning om den inte betalas inom angiven tid. Vidare lämnas en upplysning om lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Enligt *tredje stycket* preskriberas sanktionsavgiften i den utsträckning som verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft. Med verkställighet avses faktiska verkställighetsåtgärder. Preskriptionen är absolut. Det betyder att fullgörande inte kan krävas efter det att fem år har gått sedan beslutet fick laga kraft, även om verkställighet har skett under femårsperioden avseende en del av sanktionsavgiften. Det som preskriberas är den del av avgiften som ännu inte har drivits in.

## Överklagande

18 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Beslut om att återaktivera kravet att betala bidrag enligt 4 § tredje stycket får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen innehåller regler om överklagande av beslut enligt lagen.

I *första stycket* anges att beslut enligt lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Av 14 § andra stycket lagen (1971:289)

om allmänna förvaltningsdomstolar följer att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats.

Enligt *andra stycket* får ett beslut om återaktivering av kravet att betala bidrag till hemtransportfonden enligt 4 § tredje stycket inte överklagas.

I *tredje stycket* ställs krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

# Kommittédirektiv 2021:114

## Ett förbättrat resegarantisystem

Beslut vid regeringssammanträde den 22 december 2021

### Sammanfattning

En särskild utredare ska se över det svenska resegarantisystemet. Syftet är att utvärdera om det nuvarande systemet fungerar ändamålsenligt, särskilt med hänsyn till hur spridningen av sjukdomen covid-19 påverkat resemarknaden.

Utredaren ska bl.a.

- utvärdera om det nuvarande resegarantisystemet ger resenärer ett tillräckligt skydd vid inställda paketresor, och bedöma om det finns skäl att utvidga systemet till att omfatta även situationer där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens,
- bedöma om det finns skäl att reformera resegarantisystemet för att möjliggöra att det tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resenärer vid inställda resor,
- ta ställning till om det finns skäl att införa ett resegarantisystem även för reguljära flygresor,
- om utredaren bedömer att det finns skäl att förändra det nuvarande resegarantisystemet, lämna förslag på hur systemet bör utformas och förvaltas, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

Uppdraget ska redovisas senast den 22 juni 2023.

## Uppdraget att utvärdera resegarantisystemet och bedöma om det finns skäl att utvidga skyddet för resenärerna

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (paketresedirektivet) ska medlemsstaterna se till att paketresearrangörer och näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang ställer säkerhet för att säkerställa att alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning kan betalas tillbaka i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av obestånd (artiklarna 17–19). Om transport av passagerare ingår i paketreseavtalet ska researrangörerna även ställa säkerhet för hemtransport av resenärerna och, om så krävs, inkvartering före hemtransporten. Vissa kriterier för beräkningarna som ska ligga till grund för insolvensskyddet fastställs även i direktivet. Hur insolvensskyddet ska utformas föreskrivs dock inte närmare, utan det överlämnas till medlemsstaterna att avgöra. Trots att paketresedirektivet är ett direktiv som ger medlemsstaterna ett begränsat utrymme att införa nationella regler om paketresor finns alltså ett visst handlingsutrymme för medlemsstaterna att utforma sina respektive system för insolvensskydd.

Det svenska resegarantisystemet regleras i resegarantilagen (2018:1218). När paketresedirektivets bestämmelser om insolvensskydd genomfördes i svensk rätt gjordes bedömningen att starka skäl talade för att resegarantilagen inte borde avvika från direktivet vad gäller vilka resetjänster som ska omfattas av en skyldighet att ordna resegaranti (se prop. 2017/18:226 s. 22 och 23). Det ansågs finnas tydliga fördelar med att insolvensskyddet utformas på ett liknande sätt inom EU. Samma bedömning gjordes avseende i vilka situationer det bör finnas en rätt till ersättning ur resegarantin (s. 32). Rätt till ersättning från den svenska resegarantin finns därför endast vid insolvenssituationer, dvs. när bristande fullgörelse av reseavtalet beror på insolvens hos arrangören eller den näringsidkare som underlättat uppkomsten av ett sammanlänkat researrangemang. Detta innebär en begränsning som saknade motsvarighet i 1972 års resegarantilag. Enligt den lagen var det inte någon uttrycklig förutsättning att arrangören var försatt i konkurs eller var insolvent för att resegarantin skulle kunna tas i anspråk.

Med anledning av spridningen av sjukdomen covid-19 kom resebranschen under 2020 att utsättas för mycket stora begränsningar av internationella resor innebar att ett stort antal planerade resor kom att ställas in, vilket ledde till att en mängd resenärer fick resor de köpt och betalat inställda. Situationen ledde inte bara till bekymmer för resenärer, utan även till stora förluster för flygbolag och paketresearrangörer. Resebolagens ekonomiska svårigheter medförde att många resenärer fick vänta lång tid på återbetalning av sina resekostnader. I vissa fall har resenärer inte fått någon återbetalning över huvud taget, exempelvis då resebolaget försatts i konkurs. För paketresearrangörer begränsades möjligheten att i tid återbetala resekostnader av att deras underleverantörer, t.ex. flygbolag och hotell, dröjde med att genomföra motsvarande återbetalning till paketresearrangörerna.

Riksdagen har i ett tillkännagivande anfört att regeringen snarast bör se över utformningen av det svenska resegarantisystemet och ta fram en lösning som säkerställer att resenärer har ett starkare ekonomiskt skydd (bet. 2020/21:CU26, rskr. 2020:21:225).

Utredaren ska därför

- utvärdera om det resegarantisystem som infördes 2018 ger resenärer ett tillräckligt skydd vid inställda paketresor,
- bedöma om det finns skäl att förändra det nuvarande resegarantisystemet, t.ex. genom att utvidga systemet till att omfatta även situationer där en resa ställs in av andra skäl än paketresearrangörens insolvens, inklusive situationen då en resenär mottagit ett värdebevis som ersättning för en inställd paketresa och paketresearrangören därefter hamnar på obestånd,
- om utredaren bedömer att det finns behov av att förändra det nuvarande garantisystemet, lämna förslag på hur systemet bör utformas, finansieras och administreras, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

Utredarens förslag får inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet.

## Uppdraget att bedöma om resegarantisystemet bör kunna tas i anspråk för att ge stöd åt paketreseföretag

Dagens resegarantisystem är utformat så att det ger resenärer rätt till ersättning när en resa helt eller delvis inte fullgjorts på grund av en paketresearrangörs insolvens. Systemet får inte tas i anspråk för att förhindra att paketreseföretaget går i konkurs på grund av krav på återbetalning av resekostnader vid inställda resor. Företrädare för paketresebranschen har fört fram att det skulle vara av värde med ett system som företagen kan använda för att betala tillbaka resekostnader för att undvika att företag drabbas av ekonomiska problem på grund av tillfällig likviditetsbrist.

I tillkännagivandet har riksdagen uttalat att det behövs ett system som säkerställer att resenärerna har ett ekonomiskt skydd när ett arrangemang måste ställas in på grund av orsaker som ligger utanför arrangörens kontroll samtidigt som reseföretag skyddas från konkurs (bet. 2020/21:CU26, rskr 2020:21:225).

Utredaren ska därför

- bedöma om det finns skäl att reformera resegarantisystemet för att möjliggöra att det tas i anspråk för stöd åt paketreseföretag som saknar medel att återbetala resekostnader till resenärer vid inställda resor, och i sådant fall lämna förslag på hur ett sådant system bör utformas och förvaltas, inklusive regler för när systemet ska få utnyttjas samt hur det ska finansieras och administreras, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

Utredarens förslag får inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet.

## Uppdraget att bedöma om reguljära flygresor bör omfattas av resegaranti

Resegarantilagstiftningen omfattar i dag endast paketresor och sammanlänkade researrangemang, och den gäller alltså inte reguljära flygresor. I och med införandet av en ny resegarantilag 2018 undantogs även s.k. stolsförsäljning av flygresor från skyldigheten att ställa resegaranti, dvs. transporter som sker tillsammans med paketresor. På

EU-nivå finns det inte heller något skydd för reguljära flygresor likt det som finns för paketresor.

Under covid-19-pandemin drabbades ett mycket stort antal resenärer av inställda flyg. Trots statliga stöd till flygbolagen tvingades många resenärer vänta mycket lång tid på återbetalning av biljettkostnader. En rapport från Europeiska revisionsrätten (Särskild rapport 15/2021: Flygpassagerares rättigheter under covid-19-pandemin: centrala rättigheter har inte skyddats trots kommissionens insatser) visade också att flera resenärer fick motta värdebevis, i stället för kontant återbetalning som de har rätt till, även om de inte samtyckt till det. Mot den bakgrunden har revisionsrätten rekommenderat Europeiska kommissionen att vidta åtgärder för att det skydd vid obestånd som erbjuds genom paketresedirektivet ska utvidgas till att omfatta även reguljära flygresor.

I tillkännagivandet (bet. 2020/21:CU26, rskr 2020:21:225) har riksdagen uttalat att regeringen också bör låta utreda hur ett bättre skydd för passagerare vid reguljärflygresor skulle kunna utformas.

Utredaren ska därför

- ta ställning till om det finns skäl att införa ett resegarantisystem även för reguljära flygresor och, om utredaren bedömer att så vore lämpligt, lämna förslag på hur ett sådant system bör utformas, finansieras och administreras, och
- föreslå nödvändiga författningsändringar.

Utredarens förslag får inte innebära en statlig finansiering av resegarantisystemet.

### **Konsekvensbeskrivningar**

Utredaren ska lämna en redovisning av samhällsekonomiska och andra effekter av förslagen, inklusive kostnader och andra konsekvenser som uppstår för paketresearrangörer, flygbolag, resenärer, näringsliv och det allmänna. Om förslagen leder till kostnadsökningar eller intäktsminskningar för staten ska utredaren föreslå finansiering.

## Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska följa pågående processer inom EU som kan påverka regelverket som rör konsumentskyddet i samband med resor.

Utredaren ska inhämta information om nationella resegaranti-system från de nordiska länderna och från de andra EU-länder som utredaren bedömer vara av intresse i sammanhanget.

Utredaren ska i den utsträckning det är lämpligt inhämta synpunkter från berörda myndigheter, organisationer och företag.

Uppdraget ska redovisas senast den 22 juni 2023.

(Finansdepartementet)

## I

(Lagstiftningsakter)

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2015/2302

av den 25 november 2015

**om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets direktiv 90/314/EEG <sup>(3)</sup> fastställs en rad viktiga konsumenträttigheter med anknytning till paketresor, i synnerhet vad gäller informationskrav, näringsidkares ansvar i samband med en paketresas fullgörande och skydd i händelse av att en arrangör eller en återförsäljare hamnar på obestånd. Det är emellertid nödvändigt att anpassa den rättsliga ramen efter marknadens utveckling för att göra den bättre lämpad för den inre marknaden, att undanröja tvetydigheter och att täppa igen luckor i lagstiftningen.
- (2) Turismen spelar en viktig roll för unionens ekonomi och paketresor, semesterpaket och paketarrangemang (nedan kallade *paketresor*) står för en betydande andel av resemarknaden. Resemarknaden har genomgått omfattande förändringar sedan antagandet av direktiv 90/314/EEG. Utöver traditionella distributionskedjor har internet blivit ett allt viktigare medium genom vilket resetjänster erbjuds eller säljs. Resetjänster kombineras inte bara i form av traditionella i förväg ordnade paketresor, utan kombineras ofta på ett kundanpassat sätt. Många av dessa kombinationer av resetjänster ligger antingen i en rättslig gråzon eller uppenbart utanför tillämpningsområdet för direktiv 90/314/EEG. Syftet med detta direktiv är att anpassa skyddets omfattning för att ta hänsyn till denna utveckling, att öka öppenheten och att förbättra rättssäkerheten för resenärer och näringsidkare.

<sup>(1)</sup> EUT C 170, 5.6.2014, s. 73.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 mars 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 18 september 2015 (EUT C 360, 30.10.2015, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 27 oktober 2015 (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 23.6.1990, s. 59).

- (3) I artikel 169.1 och 169.2 a i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att unionen ska bidra till att uppnå en hög konsumentskyddsnivå genom åtgärder som antas enligt artikel 114 i EUF-fördraget.
- (4) Direktiv 90/314/EEG ger medlemsstaterna stort handlingsutrymme vad gäller införlivandet. Därför kvarstår betydande skillnader mellan medlemsstaternas lagar. Lagstiftningsmässig fragmentering innebär högre kostnader för företagen och hinder för dem som vill bedriva gränsöverskridande verksamhet, vilket begränsar konsumenternas valfrihet.
- (5) I enlighet med artiklarna 26.2 och 49 i EUF-fördraget ska den inre marknaden omfatta ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor och tjänster samt etableringsfrihet säkerställs. En harmonisering av de rättigheter och skyldigheter som följer av avtal med avseende på paketresor och sammanlänkade researrangemang krävs för att upprätta en verklig inre marknad för konsumenter på detta område, med rätt balans mellan en hög konsumentskyddsnivå och företagets konkurrenskraft.
- (6) Den gränsöverskridande potentialen hos paketresemarknaden inom unionen utnyttjas för närvarande inte fullt ut. Skillnader i resenärskyddsregler mellan olika medlemsstater avskräcker resenärer i en medlemsstat från att köpa paketresor och sammanlänkade researrangemang i en annan medlemsstat, och det avskräcker likaså arrangörer och återförsäljare i en medlemsstat från att sälja sådana tjänster i en annan medlemsstat. För att göra det möjligt för resenärer och näringsidkare att till fullo dra nytta av den inre marknaden, samtidigt som en hög konsumentskyddsnivå säkerställs inom hela unionen, är det nödvändigt att ytterligare tillnära medlemsstaternas lagar avseende paketresor och sammanlänkade researrangemang.
- (7) Majoriteten av resenärer som köper paketresor eller sammanlänkade researrangemang är konsumenter i den mening som avses i unionens konsumentlagstiftning. Samtidigt är det inte alltid lätt att skilja mellan konsumenter och företrädare för småföretag eller yrkesverksamma som bokar resor med anknytning till sitt företag eller sitt yrke genom samma bokningskanaler som konsumenter. Det krävs ofta en liknande skyddsnivå för sådana resenärer. I andra änden av spektret däremot finns större företag eller organisationer som ordnar researrangemang på grundval av ett allmänt avtal, som ofta har ingåtts för flera researrangemang för en given period, t.ex. med en resebyrå. Den senare typen av researrangemang kräver inte en skyddsnivå utformad för konsumenter. Följaktligen ska detta direktiv gälla för affärsresenärer, inbegripet fria yrkesutövare eller egenföretagare eller andra fysiska personer, när de inte ordnar researrangemang på grundval av ett allmänt avtal. För att undvika sammanblandning med definitionen av termen *konsument* i annan unionsslafstiftning, ska personer som skyddas enligt detta direktiv benämnas *resenärer*.
- (8) Eftersom resetjänster kan kombineras på många olika sätt är det lämpligt att alla kombinationer av resetjänster med inslag som resenärer vanligtvis associerar med en paketresa betraktas som en paketresa, särskilt när separata resetjänster kombineras till en enda reseprodukt för vilka arrangören åtar sig ansvaret för ett avtalsenligt fullgörande. I enlighet med domstolens rättspraxis<sup>(1)</sup> bör det inte spela någon roll om resetjänster kombineras före kontakten med en resenäer eller om kombinationen sker på begäran av eller i enlighet med ett urval som gjorts av resenären. Samma principer bör gälla oberoende av om bokningen görs över disk hos en näringsidkare eller online.
- (9) För öppenhetens skull bör paketresor åtskiljas från sammanlänkade researrangemang, där näringsidkare på internet eller med service över disk underlättar resenärsers anskaffande av resetjänster, vilket resulterar i att resenären sluter avtal med olika resetjänstleverantörer, även genom sammanlänkade bokningsprocesser, som inte innehåller paketreseinslag och där det vore olämpligt att ställa samma krav som på paketresor.
- (10) Mot bakgrund av marknadsutvecklingen är det lämpligt att definiera paketresa mer i detalj på grundval av alternativa objektiva kriterier som huvudsakligen gäller det sätt på vilket resetjänster presenteras eller köps och när resenärer rimligen kan förvänta sig skydd enligt detta direktiv. Detta är exempelvis fallet då olika typer av resetjänster köps för samma resa eller semester vid ett enda försäljningsställe och dessa tjänster har valts innan resenären samtycker till att betala, dvs. inom ramen för samma bokningsprocess eller då sådana tjänster erbjuds eller debiteras till ett totalpris, och då sådana tjänster marknadsförs eller säljs med beteckningen *paketresa* eller en liknande beteckning som anger att det finns ett nära samband mellan de berörda resetjänsterna. Sådana liknande beteckningar kan vara t.ex. *kombinerat erbjudande*, *all inclusive* eller *totalarrangemang*.

<sup>(1)</sup> Se domstolens dom av den 30 april 2002, Club-Tour, Viagens e Turismo SA mot Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido och Club Med Viagens Ld, C-400/00, ECLI:EU:C:2002:272.

- (11) Det bör även klargöras att resetjänster som kombineras efter ingäendet av ett avtal genom vilket en näringsidkare ger resenären rätt att välja bland ett urval av olika typer av resetjänster, exempelvis när det gäller paketresor i presentkortform, utgör en paketresa. Dessutom bör en kombination av resetjänster betraktas som en paketresa då resenärens namn, betalningsuppgifter och e-postadress överförs mellan näringsidkarna och ett annat avtal har ingåtts senast 24 timmar efter det att bokningen av den första resetjänsten bekräftats.
- (12) Samtidigt bör sammanlänkade researrangemang åtskiljas från resetjänster som resenärer bokar på egen hand, ofta vid olika tillfällen, även om dessa ska ingå i samma resa eller semester. Sammanlänkade researrangemang via internet bör även åtskiljas från sammanlänkade webbplatser som inte syftar till att sluta avtal med resenären och från länkar genom vilka resenärer uteslutande informeras om ytterligare resetjänster på ett allmänt sätt, t.ex. då ett hotell eller en arrangör av evenemang på sin webbplats inbegriper en förteckning över alla operatörer som erbjuder transporttjänster till sin anläggning oberoende av eventuella bokningar eller om cookies eller metadata används för att placera reklam på webbplatser.
- (13) Särskilda regler bör fastställas för både näringsidkare med service över disk och via internet som, vid ett enda besök eller en enda kontakt med deras försäljningsställe, assisterar resenärer med att sluta separata avtal med enskilda tjänsteleverantörer och för näringsidkare verksamma på internet som, t.ex. genom sammanlänkade bokningsprocesser via internet, på ett riktat sätt underlättar anskaffandet av åtminstone en ytterligare resetjänst från en annan näringsidkare, då ett avtal ingås senast 24 timmar efter den tidpunkt då bokningen av den första resetjänsten bekräftats. Ett sådant underlättande kommer ofta att baseras på en kommersiell länk som innefattar ersättning mellan den näringsidkare som underlättar anskaffandet av ytterligare resetjänster och den andra näringsidkaren, oberoende av beräkningsmetoden för sådan ersättning som till exempel kan grundas på antalet klick eller på omsättning. Dessa regler skulle gälla exempelvis då en resenärl, tillsammans med bokningsbekräftelsen avseende en första resetjänst, t.ex. ett flyg eller en tågres, mottar en inbjudan om att boka ytterligare en resetjänst som finns tillgänglig på det valda resmålet, t.ex. hotellinkvartering, med en länk till en annan tjänsteleverantörs eller förmedlars webbplats där bokningen kan göras. Medan dessa arrangemang inte bör utgöra paketresor i den mening som avses i detta direktiv, enligt vilket en arrangör är ansvarig för det korrekta fullgörandet av alla resetjänster, utgör sådana sammanlänkade researrangemang en alternativ affärsmodell som ofta befinner sig i nära konkurrens med paketresor.
- (14) För att säkerställa sund konkurrens och skydda resenärerna bör skyldigheten att tillhandahålla tillräckliga bevis för säkerhet för återbetalning av betalningar och hemtransport av resenärer vid obestånd även gälla sammanlänkade researrangemang.
- (15) Köp av enskilda resor som fristående resetjänster bör varken utgöra paketresor eller sammanlänkade researrangemang.
- (16) För att öka tydligheten för resenärer och göra det möjligt för dem att fatta väl underbyggda beslut beträffande de olika typer av researrangemang som erbjuds bör näringsidkare vara skyldiga att klart och tydligt ange om de erbjuder en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang, och ge information om motsvarande skyddsnivå, innan resenären samtycker till att betala. En näringsidkares redogörelse för den rättsliga karaktären hos den reseprodukt som marknadsförs bör motsvara den verkliga rättsliga karaktären hos produkten i fråga. Relevanta tillsynsmyndigheter bör ingripa i händelse av att näringsidkare inte tillhandahåller resenärerna korrekt information.
- (17) Endast kombinationen av olika typer av resetjänster, t.ex. inkvartering, transport av passagerare med buss, tåg, båt eller flyg samt uthyrning av motorfordon eller vissa motorcyklar bör beaktas när det gäller att identifiera en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang. Inkvartering för bostadsändamål, inbegriper för långvariga språkkurser, bör inte betraktas som inkvartering i den mening som avses i detta direktiv. Finansiella tjänster, som reseförsäkringar, bör inte betraktas som resetjänster. Vidare bör inte tjänster som egentligen utgör en del av en annan resetjänst betraktas som resetjänster i egen rätt. Detta inbegriper t.ex. transport av bagage som tillhandahålls som en del av transport av passagerare, mindre transporttjänster, t.ex. transport av passagerare som en del av en guidad tur eller transport från ett hotell och en flygplats eller en järnvägsstation, måltider, drycker och städning som tillhandahålls som en del av en inkvartering, eller tillgång till utrymmen inom anläggningen såsom simbassäng, bastu, spa eller gym för hotellgäster. Detta betyder också att i fall då, till skillnad från vid en kryssning, inkvartering över natten tillhandahålls som en del av en passagerartransport med vägfordon, tåg, båt eller flyg, bör inkvarteringen inte betraktas som en resetjänst i sig om det är tydligt att transportinslaget dominerar.

- (18) Andra turisttjänster, som inte utgör en del av transport av passagerare, inkvartering eller uthyrning av motorfordon eller vissa motorcyklar, kan vara t.ex. inträden till konserter, idrottsevenemang, utfärder eller evenemangsparkar, guideade turer, skidpass och uthyrning av sportutrustning såsom skidutrustning, eller spabehandlingar. Men om sådana tjänster kombineras med endast en annan typ av resetjänst, t.ex. inkvartering, ska en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang anses ha skapats endast om dessa står för en betydande andel av paketresans eller det sammanlänkade researrangemangets värde, eller marknadsförs som eller på annat sätt utgör ett väsentligt inlag i resan eller semestern. Om de andra turisttjänsterna står för 25 % eller mer av kombinationens värde bör dessa tjänster anses stå för en betydande andel av paketresans eller de sammanlänkade researrangemangets värde. Det bör klargöras att det inte ska utgöra en paketresa när andra turisttjänster tillkommer, exempelvis till hotellinkvartering, som bokas som en fristående tjänst efter resenärens ankomst till hotellet. Detta får inte leda till att bestämmelserna i detta direktiv kringgås genom att arrangörerna eller återförsäljarna erbjuder resenären ett urval ytterligare resetjänster i förväg och därefter erbjuder sig att ingå avtal om dessa tjänster först när fullgörandet av den första resetjänsten har inletts.
- (19) Eftersom behovet av att skydda resenärer är mindre i samband med kortvariga resor, och för att bespara näringsidkarna onödig byråkrati, bör resor som varar mindre än 24 timmar och som inte inbegriper inkvartering samt paketresor eller sammanlänkade researrangemang som erbjuds eller tillfälligt underlättas på ideell basis, och endast för en begränsad grupp med resenärer uteslutas från tillämpningsområdet för detta direktiv. Den sistnämnda gruppen kan t.ex. omfatta resor som anordnas högst några gånger per år av välgörenhetsorganisationer, idrottsklubbar eller skolor för deras medlemmar, och som inte erbjuds till allmänheten. Lämplig information om detta undantag bör vara allmänt tillgänglig för att se till att näringsidkare och resenärer har vederbörlig information om att dessa paketresor eller sammanlänkade researrangemang inte omfattas av detta direktiv.
- (20) Detta direktiv bör inte påverka nationell avtalsrätt vad gäller aspekter som inte regleras här.
- (21) Medlemsstaterna bör förbli behöriga, i enlighet med unionsrätten, att tillämpa bestämmelserna i detta direktiv på områden som inte faller inom dess tillämpningsområde. Medlemsstaterna får således behålla eller införa nationell lagstiftning som motsvarar bestämmelserna i detta direktiv eller vissa av dess bestämmelser i förhållande till avtal som inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. Medlemsstaterna får t.ex. behålla eller införa motsvarande bestämmelser för vissa fristående avtal om resetjänster avseende en enskild resa (som t.ex. hyra av semesterbostäder) eller för paketresor och sammanlänkade researrangemang som erbjuds eller tillhandahålls tillfälligt på ideell basis och för en begränsad grupp resenärer, eller för paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattar en tidsperiod på mindre än 24 timmar och som inte inbegriper inkvartering.
- (22) Paketresornas främsta egenskap är att det finns en näringsidkare som i egenskap av arrangör är ansvarig för att resepaketet som helhet fullgörs enligt åtagandena. En näringsidkare, i typfallet en resebyrå med service över disk eller en internetresebyrå, bör endast i fall där en annan näringsidkare verkar som arrangör av en paketresa kunna agera uteslutande som återförsäljare eller förmedlare och inte vara ansvarig som arrangör. Huruvida en näringsidkare verkar som arrangör för en viss paketresa bör bero på näringsidkarens medverkan i tillkomsten av paketresan och inte på hur näringsidkaren beskriver sin verksamhet. Vid bedömning av huruvida en näringsidkare är arrangör eller återförsäljare ska det inte spela någon roll om näringsidkaren verkar på leveranssidan eller framställer sig som en agent som verkar för resenären.
- (23) Direktiv 90/314/EEG har gett medlemsstaterna stort handlingsutrymme att fastställa om återförsäljare, arrangörer eller både återförsäljare och arrangörer är ansvariga för att en paketresa fullgörs. Denna flexibilitet har lett till oklarheter i en del medlemsstater om vilken näringsidkare som är ansvarig för fullgörandet av de relevanta resetjänsterna. Därför bör det i detta direktiv klargöras att arrangörerna är ansvariga för fullgörandet av de resetjänster som inbegrips i paketreseavtalet, såvida inte den nationella lagstiftningen föreskriver att både arrangören och återförsäljaren är ansvariga.
- (24) Vad gäller paketresor bör återförsäljarna tillsammans med arrangören ansvara för att tillhandahålla förhandsinformationen. För att främja kommunikation, framför allt i gränsöverskridande fall, bör resenäerna ha möjlighet att kontakta arrangören också via den återsäljare som de köpte paketresan av.
- (25) Resenären bör erhålla all nödvändig information innan paketresan köps, oberoende av om denna säljs genom distanskommunikation, över disk eller genom andra typer av distribution. När denna information lämnas bör näringsidkaren ta särskild hänsyn till specifika behov hos resenärer som är särskilt sårbara på grund av sin ålder eller fysiska tillstånd som näringsidkaren rimligen kunde förutse.

11.12.2015

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 326/5

- (26) Viktig information, till exempel om resetjänsternas huvudegenskaper eller om priser, som tillhandahålls i annonser, på arrangörens webbplats eller i broschyrer som en del av förhandsinformationen bör vara bindande, såvida inte arrangören förbehåller sig rätten att ändra dessa inslag och förutsatt att sådana ändringar meddelas resenären på ett tydligt och begripligt sätt innan paketreseavtalet ingås. Mot bakgrund av den nya informations-tekniken, som på ett enkelt sätt möjliggör uppdateringar, finns det emellertid inte längre något behov av att fastställa specifika regler för broschyrer, medan det är lämpligt att säkerställa att ändringar av förhandsinfor-mationen meddelas resenären. Det bör alltid gå att ändra förhandsinformationen när båda parterna i paketreseavtalet uttryckligen godkänner det.
- (27) De informationskrav som fastställs i detta direktiv är uttömmande men bör inte påverka informationskrav som fastställs i annan tillämplig unionslagstiftning<sup>(1)</sup>.
- (28) Arrangörerna bör tillhandahålla allmän information om de viseringskrav som gäller för destinationslandet. Information om ungefärlig tid för att erhålla visering kan tillhandahållas i form av en hänvisning till officiell information från destinationslandet.
- (29) Med beaktande av paketreseavtalens särdrag bör de avtalslutande parternas rättigheter och skyldigheter fastställas med avseende på perioden före och efter paketresans början, i synnerhet om paketresan inte fullgörs enligt åtagandena eller om vissa omständigheter ändras.
- (30) Eftersom paketresor ofta köps långt innan de fullgörs kan oförutsedda händelser inträffa. Därför bör resenären under särskilda förhållanden ha rätt att överlåta ett paketreseavtal till en annan resenär. I sådana situationer bör arrangören kunna täcka sina utgifter, t.ex. om en underleverantör kräver en avgift för att byta ut resenärens namn eller för avbokning av en färdbiljett samt utfärdande av en ny.
- (31) Resenärer bör även ha möjlighet att säga upp paketreseavtalet när som helst före paketresans början mot en rimlig uppsägningsavgift, med beaktande av förväntade kostnadsbesparingar och intäkter från ett alternativt utnyttjande av resetjänsterna. De bör även ha rätt att utan uppsägningsavgift säga upp paketreseavtalet om oundvikliga och extraordinära omständigheter på ett betydande sätt kommer att påverka paketresans fullgörande. Detta kan t.ex. gälla krig, andra allvarliga säkerhetsproblem som terrorism, större risker för människors hälsa som utbrott av en allvarlig sjukdom vid resmålet eller naturkatastrofer som översvämningar, jordbävningar eller väderförhållanden som gör det omöjligt att resa säkert till resmålet enligt överenskommelse i paketreseavtalet.
- (32) Under särskilda omständigheter bör arrangören också ha rätt att säga upp paketreseavtalet före paketresans början utan att betala ersättning, t.ex. om minimiantalet deltagare inte har uppnåtts och avtalet innehåller ett förbehåll om denna möjlighet. Arrangören bör i sådana fall betala tillbaka alla betalningar som har gjorts avseende paketresan.
- (33) I vissa fall bör arrangörer ha rätt att ensidigt införa ändringar i paketreseavtalet. Resenäerna bör emellertid ha rätt att säga upp ett paketreseavtal vid väsentliga ändringar som påverkar något av resetjänsternas huvudinslag. Detta kan t.ex. vara fallet om resetjänsternas kvalitet eller värde minskar. Ändringar av avgångs- eller ankomsttider som anges i paketreseavtalet bör anses som väsentliga t.ex. om de skulle medföra att resenären

(1) Se: Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden ("Direktiv om elektronisk handel") (EGT L 178, 17.7.2000, s. 1) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (EUT L 376, 27.12.2006, s. 36) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3), Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 334, 17.12.2010, s. 1) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 1).

drabbas av avsevärda olägenheter eller ytterligare kostnader, t.ex. ändring av transport eller inkvartering. Prishöjningar bör bara vara möjliga vid förändringar av priserna på bränsle eller andra kraftkällor för passagerartransport, avseende skatter eller avgifter som tas ut av en tredje part som inte direkt medverkar i fullgörandet av de resetjänster som omfattas av paketreseavtalet, eller växlingskurser som påverkar paketresan och endast om avtalet innehåller ett uttryckligt förbehåll om en sådan prishöjning och anger att resenären har rätt till en prissänkning motsvarande en sänkning av dessa kostnader. Om arrangören föreslår en prisökning på mer än 8 % av det totala priset bör resenären ha rätt att säga upp paketreseavtalet utan att betala någon uppsägningsavgift.

- (34) Specifika regler om rättsmedel vid bristande överensstämmelse vad gäller fullgörandet av paketreseavtal bör fastställas. Resenären bör ha rätt att få problem lösta och om en betydande andel av de resetjänster som ingår i paketreseavtalet inte kan tillhandahållas bör resenären erbjudas lämpliga alternativa arrangemang. Om arrangören inte avhjälpjer den bristande överensstämmelsen inom en rimlig period som fastställs av resenären bör resenären få göra så själv och begära ersättning för de nödvändiga utgifterna. I vissa fall bör det inte vara nödvändigt att specificera en tidsgräns, särskilt om omedelbar hjälp krävs. Detta skulle t.ex. gälla när resenären, på grund av att en buss som arrangören tillhandahållit är försenad, måste ta en taxi för att komma i tid till sitt flyg. Resenärer bör även ha rätt till en prissänkning, uppsägning av paketreseavtalet och/eller ersättning för skador. Ersättningen bör också täcka immateriell skada, så som ersättning för att resenären inte har kunnat njuta av resan eller semestern på grund av omfattande problem vid fullgörandet av de relevanta resetjänsterna. Resenären bör vara skyldig att utan onödigt dröjsmål och med beaktande av omständigheterna informera arrangören om all bristande överensstämmelse som resenären upplever under fullgörandet av en resetjänst som omfattas av paketreseavtalet. Underlåtenhet att göra så får tas i beaktande vid fastställande av lämplig prissänkning eller ersättning för skador i den utsträckning sådant meddelande hade inneburit att skadan hade kunnat undvikas eller minskas.
- (35) För att säkerställa en enhetlig tillämpning är det lämpligt att anpassa bestämmelserna i detta direktiv till internationella konventioner som reglerar resetjänster och till unionslagstiftningen om passagerares rättigheter. När arrangören är ansvarig för utebliven eller bristande fullgörelse av de resetjänster som ingår i ett paketreseavtal bör arrangören kunna åberopa de begränsningar av tjänsteleverantörens ansvar som anges i internationella konventioner, t.ex. konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter från 1999 (Montrealkonventionen) (<sup>1</sup>), fördraget om internationell järnvägstrafik från 1980 (Cotif) (<sup>2</sup>) och 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (<sup>3</sup>). När det är omöjligt att säkerställa en resenärs återresa i rätt tid till avreseplatsen på grund av oundvikliga och extraordinära omständigheter bör arrangören stå för kostnaden för resenärens nödvändiga inkvartering under en period av högst tre nätter per resenär, såvida inte längre perioder fastställs i befintlig eller framtida unionslagstiftning om passagerarrättigheter.
- (36) Detta direktiv bör inte påverka resenärs rätt att lägga fram anspråk både enligt detta direktiv och enligt annan relevant unionslagstiftning eller internationella konventioner, så att resenärer också fortsättningsvis har möjlighet att rikta anspråk mot arrangören, transportören eller vilken som helst annan ansvarig part eller, vilket också är möjligt, mot flera parter. Det bör klargöras att en ersättning eller prissänkning som medges enligt detta direktiv och sådan ersättning eller prissänkning som medges enligt annan relevant unionslagstiftning eller internationella konventioner bör dras av från varandra i syfte att undvika överkompensering. Arrangörens ansvar bör inte påverkas av rätten att söka gottgörelse från tredje parter, inbegripet tjänsteleverantörer.
- (37) Om en resenär befinner sig i svårigheter under en resa eller semester bör arrangören vara skyldig att utan onödigt dröjsmål tillhandahålla lämpligt stöd. Sådant stöd bör huvudsakligen bestå av att i lämpliga fall tillhandahålla information om t.ex. hälso- och sjukvårdstjänster, lokala myndigheter och konsultärt stöd samt praktisk hjälp, t.ex. avseende distanskommunikation och alternativa researrangemang.

(<sup>1</sup>) Rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 om Europeiska gemenskapernas ingående av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) (EGT L 194, 18.7.2001, s. 38).

(<sup>2</sup>) Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1).

(<sup>3</sup>) Rådets beslut 2012/22/EU av den 12 december 2011 om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med undantag för artiklarna 10 och 11 (EUT L 8, 12.1.2012, s. 1).

- (38) I sitt meddelande av den 18 mars 2013 med titeln *Skydd för passagerare i händelse av ett lufttrafikföretags insolvens* fastställer kommissionen åtgärder för att förbättra resenärers skydd i händelse av att ett lufttrafikföretag hamnar på obestånd, inbegripet bättre tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004<sup>(1)</sup> och förordning (EG) nr 1008/2008, samt engagemang med intressenter inom näringen, varvid en lagstiftningsmässig åtgärd i annat fall kan komma att övervägas. Det meddelandet avser köp av en enskild del, närmare bestämt flygresjetjänster, och avser därför inte skydd vid obestånd för sammanlänkade researrangemang.
- (39) Medlemsstaterna bör säkerställa att resenärer som köper en paketresa skyddas fullt ut i händelse av arrangörens obestånd. De medlemsstater i vilka arrangörer är etablerade bör säkerställa att dessa ställer säkerhet avseende återbetalning av alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning, samt, i den utsträckning en paketresa omfattar transport av passagerare, hemtransport av resenärer i händelse av arrangörens obestånd. Det bör dock vara möjligt att erbjuda resenärer en fortsättning av paketresan. Medlemsstaterna ska visserligen även fortsättningsvis kunna välja hur skyddet vid obestånd ska anordnas, men de bör säkerställa att skyddet är effektivt. Med effektivitet avses att skyddet bör göras tillgängligt så snart resetjänsterna, till följd av arrangörens likviditetsproblem, inte fullgörs, inte kommer att fullgöras eller kommer att fullgöras endast delvis eller när en tjänsteleverantör kräver att resenärerna ska betala för dem. Medlemsstaterna bör kunna kräva att arrangörer ska ge resenärerna ett intyg som dokumenterar en direkt rätt gentemot den som tillhandahåller skydd vid obestånd.
- (40) För att skyddet vid obestånd ska vara effektivt, bör det omfatta de förutsebara betalningsbelopp som berörs av arrangörens obestånd och, i tillämpliga fall, den förutsebara kostnaden för hemtransporter. Detta innebär att skyddet bör vara tillräckligt för att omfatta alla förutsebara betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning avseende paketresan under högsäsong, med beaktande av den period som förlutit från det att betalningarna mottagits till dess att resan eller semestern fullbordats samt, i tillämpliga fall, de förutsebara kostnaderna för hemtransporter. Detta kommer i allmänhet att innebära att skyddet måste omfatta en tillräckligt hög procentandel av arrangörens omsättning avseende paketresor, och får bero på faktorer som typen av paketresor som sålts, inbegripet transportmedel, resmål och eventuella juridiska restriktioner eller arrangörens åtaganden vad gäller storleken på förskottsbetalningar som denne kan godta och tidpunkten för dessa innan paketresan inleds. Eftersom skyddets nödvändiga omfattning kan beräknas på grundval av de senaste affärsuppgifterna, t.ex. den omsättning som uppnåtts under det senaste verksamhetsåret, bör arrangörerna vara skyldiga att anpassa skyddet vid obestånd i fall av ökade risker, inbegripet en betydande ökning av paketreseförsäljningen. Emellertid bör mycket osannolika risker, t.ex. risken att flera av de största arrangörerna samtidigt ska hamna på obestånd, inte behöva tas i beaktande för ett effektivt skydd vid obestånd, när detta på ett oproportionellt sätt skulle inverka på kostnaden för skyddet och därmed minska dess effektivitet. I sådana fall får återbetalningsgarantin begränsas.
- (41) Mot bakgrund av olikheterna i nationell lagstiftning och praxis avseende parterna i ett paketreseavtal och mottagande av betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning, bör medlemsstaterna tillåtas införa en skyldighet för återförsäljare att även teckna skydd vid obestånd.
- (42) I enlighet med direktiv 2006/123/EG är det lämpligt att fastställa regler för att förhindra att skyldigheter avseende skydd vid obestånd blir ett hinder för den fria rörligheten för tjänster och etableringsfriheten. Därför bör medlemsstaterna vara skyldiga att erkänna skydd vid obestånd enligt lagstiftningen i etableringsmedlemsstaten. För att underlätta det administrativa samarbetet och tillsynen av arrangörer och, i tillämpliga fall, återförsäljare som verkar i olika medlemsstater vad gäller skydd vid obestånd bör medlemsstaterna vara skyldiga att utse centrala kontaktpunkter.
- (43) Näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang bör ha skyldighet att informera resenärer om att de inte köper en paketresa och att de enskilda resetjänsteleverantörerna själva ansvarar för avtalsenligt fullgörande av sina avtal. Näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang bör dessutom ha skyldighet att tillhandahålla skydd vid obestånd för återbetalning av mottagna betalningar och, i den utsträckning de är ansvariga för transport av passagerare, för hemtransport av resenärer, och bör informera resenärer om detta. Näringsidkare som är ansvariga för fullgörandet av de enskilda avtal som utgör en del av ett sammanlänkat researrangemang omfattas av unionens allmänna konsumentskyddslagstiftning och sektorspecifik unionslagstiftning.

(1) Europaparlamentets 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 (EUT L 46, 17.2.2004, s. 1).

- (44) Medlemsstaterna bör, när de fastställer program för skydd vid obestånd i samband med paketresor och sammanlänkade researrangemang, inte förhindras att ta hänsyn till mindre företags särskilda situation samtidigt som de säkerställer samma skyddsnivå för resenärer.
- (45) Resenärer bör skyddas i förhållande till fel som kan uppstå i bokningsprocessen för paketresor och sammanlänkade researrangemang.
- (46) Det bör även bekräftas att resenärer inte kan avsäga sig rättigheter som grundas på detta direktiv och att arrangörer och näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang inte kan undkomma sina skyldigheter genom att åberopa att de uteslutande agerar som resetjänstleverantör, förmedlare eller i någon annan egenskap.
- (47) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som genomförs enligt detta direktiv och säkerställa att dessa tillämpas. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (48) Antagandet av detta direktiv gör att det blir nödvändigt att anpassa vissa av unionens lagstiftningsakter om konsumentskydd. Det bör särskilt klargöras att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 2006/2004<sup>(1)</sup> är tillämplig på åsidosättanden av detta direktiv. Med beaktande av att Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU<sup>(2)</sup> i sin nuvarande form inte gäller för avtal som omfattas av direktiv 90/314/EEG är det nödvändigt att ändra direktiv 2011/83/EU för att säkerställa att det fortsätter att gälla för enskilda resetjänster som utgör en del av ett sammanlänkat researrangemang, såvida dessa enskilda tjänster inte på annat sätt är undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 2011/83/EU och att vissa konsumenträttigheter som fastställs i det direktivet också gäller för paketresor.
- (49) Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av reglerna om skydd av personuppgifter i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG<sup>(3)</sup> eller unionsbestämmelserna om internationell privaträtt, däribland Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008<sup>(4)</sup>.
- (50) Det bör klargöras att kraven i detta direktiv avseende skydd vid obestånd och information i samband med sammanlänkade researrangemang också bör gälla näringsidkare som inte är etablerade i en medlemsstat som på något sätt riktar sin verksamhet, i den mening som avses i förordning (EG) nr 593/2008 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012<sup>(5)</sup>, till en eller flera medlemsstater.
- (51) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att bidra till en väl fungerande inre marknad och till uppnåendet av en hög och så enhetlig konsumentskyddsnivå som möjligt, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (52) Detta direktiv är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Detta direktiv är i synnerhet förenligt med den näringsfrihet som fastställs i artikel 16 i stadgan, samtidigt som en hög konsumentskyddsnivå tryggas inom unionen i enlighet med artikel 38 i stadgan.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2006/2004 av den 27 oktober 2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen ("förordningen om konsumentskyddsarbete") (EUT L 364, 9.12.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter och om ändring av rådets direktiv 93/13/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG och om upphävande av rådets direktiv 85/577/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG (EUT L 304, 22.11.2011, s. 64).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) (EUT L 177, 4.7.2008, s. 6).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttsområdet (EUT L 351, 20.12.2012, s. 1).

11.12.2015

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 326/9

- (53) I enlighet med medlemsstaternas och kommissionens gemensamma politiska förklaring av den 28 september 2011 om förklarande dokument<sup>(1)</sup> har medlemsstaterna åtagit sig att, i motiverade fall, låta anmälan av deras införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och de motsvarande delarna i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är motiverat.
- (54) Direktiv 90/314/EEG bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL I

### SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE, DEFINITIONER OCH HARMONISERINGSNIVÅ

#### Artikel 1

##### Syfte

Syftet med detta direktiv är att bidra till en väl fungerande inre marknad och till uppnåendet av en hög och så enhetlig konsumentskyddsnivå som möjligt genom att tillnärma vissa aspekter av medlemsstaternas lagar, regler och administrativa bestämmelser vad gäller avtal mellan resenärer och näringsidkare med avseende på paketresor och sammanlänkade researrangemang.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv är tillämpligt på paketresor som erbjuds eller säljs av näringsidkare till resenärer och på sammanlänkade researrangemang som underlättas av näringsidkare för resenärers räkning.
2. Detta direktiv är inte tillämpligt på
  - a) paketresor och sammanlänkade researrangemang som omfattar en tidsperiod på mindre än 24 timmar, såvida inte inkvartering över natten ingår,
  - b) paketresor som erbjuds och sammanlänkade researrangemang som underlättas tillfälligt på ideell basis och endast för en begränsad grupp med resenärer,
  - c) paketresor och sammanlänkade researrangemang som köps på grundval av ett allmänt avtal för anordnande av affärsresa mellan en näringsidkare och en annan fysisk eller juridisk person som agerar för ändamål som avser den egna närings- eller yrkesverksamheten.
3. Detta direktiv påverkar inte nationell allmän avtalsrätt, till exempel bestämmelser om avtals giltighet, ingående eller verkan, om allmänna avtalsrättsliga aspekter inte regleras i detta direktiv.

#### Artikel 3

##### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *resetjänst*:
  - a) passagerartransport,
  - b) inkvartering som inte utgör en integrerad del av passagerartransport och som inte är för bostadsändamål,

<sup>(1)</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

- c) uthyrning av bilar, andra motorfordon i den mening som avses i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG <sup>(1)</sup> eller motorcyklar som kräver körkort för kategori A i enlighet med artikel 4.3 c i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG <sup>(2)</sup>,
- d) alla andra turisttjänster som inte utgör en integrerad del av en resetjänst i den mening som avses i leden a, b eller c.

2. *paketresa*: en kombination av minst två olika typer av resetjänster avsedda för samma resa eller semester om

- a) dessa tjänster kombinerats av en enda näringsidkare, inbegripet på begäran av resenären eller i enlighet med resenärens urval, innan ett enda avtal om alla tjänster ingåtts, eller om
- b) dessa tjänster, oberoende av om separata avtal ingås med enskilda resetjänstleverantörer,
- i) köps från ett enda försäljningsställe och dessa tjänster har valts ut innan resenären samtycker till att betala,
- ii) erbjuds, säljs eller debiteras till ett allomfattande eller totalt pris,
- iii) marknadsförs eller säljs med beteckningen *paketresa* eller en liknande beteckning,
- iv) kombineras efter ingåendet av ett avtal enligt vilket en näringsidkare ger resenären rätt att välja bland ett urval av olika typer av resetjänster, eller
- v) köps från separata näringsidkare genom sammanlänkade bokningsprocesser online där resenärens namn, betalningsuppgifter och e-postadress överförs från den näringsidkare med vilken det första avtalet har ingåtts till en annan näringsidkare eller andra näringsidkare och ett avtal ingås med den eller de sistnämnda näringsidkarna senast 24 timmar efter det att bokningen av den första resetjänsten har bekräftats.

En kombination av resetjänster där högst en typ av sådan resetjänst som avses i punkt 1 a, b eller c kombineras med en eller flera sådana turisttjänster som avses i punkt 1 d är inte en *paketresa* om den sistnämnda tjänsten

- a) inte står för en betydande del av värdet av kombinationen och inte marknadsförs som eller på annat sätt utgör ett väsentligt inslag i kombinationen, eller
- b) inte väljs och köps förrän efter fullgörandet av en resetjänst i den mening som avses i punkt 1 a, b eller c har inletts,

3. *paketreseavtal*: ett avtal om en *paketresa* som helhet eller, om paketresan tillhandahålls enligt separata avtal, alla avtal som omfattar resetjänster som ingår i paketresan.

4. *paketresans början*: början av fullgörandet av resetjänster som ingår i paketresan.

5. *sammanlänkat researrangemang*: minst två olika typer av resetjänster köpta för samma resa eller semester, vilka inte utgör en *paketresa*, som leder till ingåendet av separata avtal med de enskilda resetjänstleverantörerna, om en näringsidkare

- a) underlättar resenärens separata urval och separata betalningar för var och en av resetjänsterna vid tidpunkten för ett enda besök hos eller en enda kontakt med dess försäljningsställe, eller

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

- b) på ett riktat sätt underlättar anskaffande av minst en ytterligare resetjänst från en annan näringsidkare när ett avtal med sådan näringsidkare ingås senast 24 timmar efter det att bokningen av den första resetjänsten har bekräftats.

Om högst en typ av sådan resetjänst som avses i punkt 1 a, b eller c och en eller flera sådana turisttjänster som avses i punkt 1 d köps utgör de inte ett sammanlänkat researrangemang om de sistnämnda tjänsterna inte står för en betydande del av tjänsternas sammanlagda värde och inte marknadsförs som, eller på annat sätt utgör, ett väsentligt inslag i resan eller semestern.

6. *resenär*: en person som avser ingå ett avtal eller har rätt att resa på grundval av ett avtal som har ingåtts inom detta direktivs tillämpningsområde.
7. *näringsidkare*: en fysisk eller juridisk person, antingen offentligägdd eller privatägdd, som i samband med avtal som omfattas av detta direktiv agerar för ändamål som faller inom ramen för den egna närings- eller yrkesverksamheten samt varje person som agerar i dennes namn eller för dennes räkning, oavsett om denna agerar i egenskap av arrangör, återförsäljare, näringsidkare som underlättar ett sammanlänkat researrangemang eller resetjänstleverantör.
8. *arrangör*: en näringsidkare som kombinerar och säljer eller erbjuder paketresor, antingen direkt eller genom en annan näringsidkare eller tillsammans med en annan näringsidkare, eller den näringsidkare som överför resenärens uppgifter till en annan näringsidkare i enlighet med punkt 2 b v.
9. *återförsäljare*: en annan näringsidkare än arrangören som säljer eller erbjuder paketresor som kombinerats av en arrangör.
10. *etablering*: etablering enligt definitionen i artikel 4.5 i direktiv 2006/123/EG.
11. *vanaktigt medium*: ett medel som gör det möjligt för en resenär eller en näringsidkare att bevara information som riktats till resenären eller näringsidkaren personligen så att den är tillgänglig för framtida bruk under en tid som är lämplig med hänsyn till avsikten med informationen och att den bevarade informationen kan återges oförändrad.
12. *oundvikliga och extraordinära omständigheter*: en situation utom kontroll för den part som åberopar en sådan situation, och vars konsekvenser inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
13. *bristande överensstämmelse*: utebliven eller bristande fullgörelse av de resetjänster som ingår i en paketresa.
14. *minderårig*: en person under arton år.
15. *försäljningsställe*: fasta eller rörliga detaljhandelslokaler, eller försäljningswebbplatser eller liknande försäljningsplatser online, inbegripet när försäljningswebbplatserna eller försäljningsplatserna online presenteras för resenärer som en enda försäljningsplats, inbegripet en telefontjänst.
16. *hemtransport*: resenärens återresa till avreseplatsen eller någon annan plats som de avtalslutande parterna har enats om.

#### Artikel 4

#### Harmoniseringsnivå

Om inte annat föreskrivs i detta direktiv får medlemsstaterna inte i sin nationella lagstiftning behålla eller införa bestämmelser som avviker från bestämmelserna i detta direktiv, inklusive strängare eller mindre stränga bestämmelser som skulle ge en annan skyddsnivå för resenärer.

## KAPITEL II

## INFORMATIONSSKYLDIGHETER OCH INNEHÅLL I PAKETRESEAVTALET

## Artikel 5

## Förhandsinformation

1. Medlemsstaterna ska se till att arrangören och, om paketresan säljs genom en återförsäljare, också återförsäljaren, innan resenären binds av ett paketreseavtal eller motsvarande erbjudande, tillhandahåller resenären standardinformation genom de relevanta informationsformulär som anges i del A eller B i bilaga I och, om tillämpligt på paketresan, med följande information:

- a) Resetjänsternas huvudsakliga egenskaper:
- i) Resmål, resplan och vistelseperiod, med datum och, om inkvartering ingår, antalet nätter som ingår.
  - ii) Transportmedel, typ av transport och transportkategori, datum, tid och plats för avresa och hemkomst, resans längd och plats(er) för uppehåll under resan och anslutande transporter.  
  
Om den exakta tidpunkten ännu inte har fastställts ska arrangören, och i tillämpliga fall, återförsäljaren, informera resenären om den ungefärliga tidpunkten för avresa och hemkomst.
  - iii) Inkvarterings belägenhet, utmärkande kännetecken och, i förekommande fall, kategori enligt destinationslandets regler.
  - iv) Måltider som ingår.
  - v) Besök, utflykter eller andra tjänster som ingår i det avtalade totalpriset för paketresan.
  - vi) Om det inte redan framgår av sammanhanget huruvida någon av resetjänsterna kommer att tillhandahållas resenären som en del av en grupp och i så fall, om möjligt, gruppens ungefärliga storlek.
  - vii) Om resenärens tillgång till andra turisttjänster är beroende av effektiv muntlig kommunikation, det språk som dessa tjänster kommer att utföras på.
  - viii) Huruvida resan eller semestern allmänt sett är lämplig för personer med nedsatt rörlighet och, på resenärens begäran, exakta uppgifter om huruvida resan eller semestern är lämplig med hänsyn till resenärens behov.
- b) Firman på och besöksadressen till arrangören och, i förekommande fall, återförsäljaren samt deras telefonnummer och, i förekommande fall, e-postadresser.
- c) Paketresans totalpris inklusive skatter och, i förekommande fall, alla tilläggsavgifter och övriga kostnader eller, om dessa kostnader inte rimligen kan beräknas innan avtalet ingås, uppgift om den typ av tilläggskostnader som resenären kan komma att behöva betala.
- d) Betalningssätt, inklusive belopp eller procentandelar av priset som ska erläggas som delbetalning samt de tidpunkter då den resterande delen av priset ska betalas eller andra ekonomiska garantier som ska betalas eller tillhandahållas av resenären.
- e) Det minsta antal personer som krävs för att paketresan ska genomföras och den tidsgräns, som avses i artikel 12.3 a, före paketresans början för en eventuell uppsägning av avtalet om inte antalet resenärer har uppnåtts.

11.12.2015

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 326/13

- f) Allmän information om pass- och viseringskrav, inbegripet ungefärlig tid för att erhålla visering samt information om hälsobestämmelser, i destinationslandet.
- g) Information om att resenären kan säga upp avtalet när som helst före paketresans början mot en skäligen uppsägningsavgift eller, i tillämpliga fall, de standardiserade uppsägningsavgifter som arrangören begär i enlighet med artikel 12.1.
- h) Information om frivillig eller obligatorisk försäkring som täcker kostnaden för resenärens uppsägning av avtalet eller kostnaden för assistans, inklusive hemtransport, i händelse av olycka, sjukdom eller dödsfall.

Om ett paketreseavtal ingås per telefon ska arrangören och, i tillämpliga fall, återförsäljaren tillhandahålla resenären den standardinformation som anges i del B i bilaga I och den information som avses i första stycket a–h.

2. När det gäller paketresor enligt definitionen i artikel 3.2 b v ska arrangören och den näringsidkare till vilken uppgifterna överförs säkerställa att de båda, innan resenären binds av ett avtal eller motsvarande erbjudande, tillhandahåller resenären den information som anges i punkt 1 första stycket a–h i den här artikeln i den mån informationen är av relevans för deras respektive resetjänster. Arrangören ska samtidigt tillhandahålla resenären standardinformation via det formulär som anges i del C i bilaga I.

3. Den information som avses i punkterna 1 och 2 ska tillhandahållas på ett klart, begripligt och tydligt sätt. När sådan information ges skriftligen ska den vara läsbar.

#### Artikel 6

##### Förhandsinformationens bindande karaktär och ingående av paketreseavtalet

1. Medlemsstaterna ska se till att den information som tillhandahålls resenären enligt artikel 5.1 första stycket a, c, d, e och g utgör en integrerad del av paketreseavtalet och inte får ändras såvida inte avtalsparterna uttryckligen enas om något annat. Arrangören och, i tillämpliga fall, återförsäljaren ska meddela resenären alla ändringar i förhandsinformationen på ett klart, begripligt och tydligt sätt innan paketreseavtalet ingås.

2. Om arrangören och, i tillämpliga fall, återförsäljaren inte har fullgjort informationsplikten avseende sådana tillägsavgifter eller övriga kostnader som avses i artikel 5.1 första stycket c före paketreseavtalets ingående, ska resenären inte stå för dessa avgifter eller övriga kostnader.

#### Artikel 7

##### Innehåll i paketreseavtalet och handlingar som ska tillhandahållas före paketresans början

1. Medlemsstaterna ska se till att paketreseavtal är klart och begripligt utformade samt läsbara om de är skriftliga. I samband med paketreseavtalets ingående eller utan oskäligt dröjsmål därefter, ska arrangören eller återförsäljaren överlämna en kopia av avtalet eller en bekräftelse på avtalet på ett varaktigt medium till resenären. Resenären ska ha rätt att begära en kopia i pappersform om paketreseavtalet har ingåtts i arrangörens eller återförsäljarens samtidiga fysiska närvaro.

Vid avtal utanför fasta affärslokaler enligt definitionen i artikel 2.8 i direktiv 2011/83/EU ska en kopia eller bekräftelse på paketreseavtalet lämnas till resenären i pappersform eller, om resenären samtycker, på ett annat varaktigt medium.

2. Paketreseavtalet eller bekräftelsen på avtalet ska ange det fullständiga innehållet i överenskommelsen, som ska innehålla all information som avses i artikel 5.1 första stycket a–h och följande information:

- a) Särskilda krav från resenären som arrangören har accepterat.

- b) Information om att arrangören är
- i) ansvarig för att alla resetjänster som ingår i avtalet fullgörs i enlighet med artikel 13, och
  - ii) skyldig att tillhandahålla assistans om resenären befinner sig i sådana svårigheter som avses i artikel 16,
- c) Namnet på det organ som ansvarar för skydd vid obestånd och dess kontaktuppgifter, inbegripet besöksadressen, och i tillämpliga fall namnet på den behöriga myndighet som har utsetts av den berörda medlemsstaten för detta ändamål och dess kontaktuppgifter.
- d) Namn, adress, telefonnummer, e-postadress och, i förekommande fall, faxnummer till arrangörens lokala representant, till en kontaktpunkt eller till en annan tjänst som gör att resenären snabbt kan kontakta arrangören och effektivt kommunicera med honom, för att begära hjälp då resenären hamnat i svårigheter eller för att klaga över bristande efterlevnad som resenären upplever när paketresan fullgörs.
- e) Information om att resenären måste meddela varje brist på överensstämmelse som han eller hon upplever när paketresan fullgörs i enlighet med artikel 13.2.
- f) Om en minderårig reser utan förälder eller annan ansvarig person på grundval av ett paketreseavtal som inbegriper inkvartering, information som möjliggör direkt kontakt med den minderårige eller den person som är ansvarig för den minderårige på den plats där den minderårige vistas.
- g) Information om tillgängliga interna förfaranden för hantering av klagomål och om alternativa tvistlösningsmekanismer enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU <sup>(1)</sup> och, i förekommande fall, om det tvistlösningsorgan som näringsidkaren omfattas av och om plattformen för tvistlösning online enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 524/2013 <sup>(2)</sup>.
- h) Information om resenärens rätt att överföra avtalet på en annan resenär i enlighet med artikel 9.

3. När det gäller paketresor enligt definitionen i artikel 3.2 b v ska den näringsidkare till vilken uppgifterna överförs informera arrangören om ingäendet av det avtal som leder till att en paketresa skapas. Näringsidkaren ska tillhandahålla arrangören den information som krävs för att denne ska kunna uppfylla sina skyldigheter som arrangör.

Så snart arrangören har informerats om att en paketresa har skapats, ska arrangören tillhandahålla resenären den information som avses i punkt 2 a–h på ett varaktigt medium.

4. Den information som avses i punkterna 2 och 3 ska tillhandahållas på ett klart, begripligt och tydligt sätt.

5. I god tid före paketresans början ska arrangören tillhandahålla resenären nödvändiga kvitton, intyg och biljetter och, i förekommande fall, information om de planerade tiderna för avresa och tidsfristen för att checka in samt de planerade tiderna för uppehåll under resan, anslutande transporter och ankomst.

#### Artikel 8

#### Bevisbörda

Bevisbördan för att informationsskyldigheten enligt detta kapitel fullgjorts ska åvila näringsidkaren.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU av den 21 maj 2013 om alternativ tvistlösning vid konsumenttvister och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2009/22/EG (direktivet om alternativ tvistlösning) (EUT L 165, 18.6.2013, s. 63).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 524/2013 av den 21 maj 2013 om tvistlösning online vid konsumenttvister och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2009/22/EG (förordningen om tvistlösning online vid konsumenttvister) (EUT L 165, 18.6.2013, s. 1).

## KAPITEL III

## ÄNDRINGAR AV PAKETRESEAVTALET FÖRE PAKETRESANS BÖRJAN

## Artikel 9

## Överlåtelse av paketreseavtalet till en annan resenär

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att en resenär, efter att ha givit arrangören skäligt varsel på ett varaktigt medium före paketresans början, kan överlåta avtalet till en person som uppfyller de villkor som gäller för det avtalet. Varsel senast sju dagar före paketresans början ska i varje fall bedömas som skäligt.
2. Den som överlåter paketreseavtalet och den som tar över det är solidariskt ansvariga för resterande betalning och för eventuella tilläggsavgifter och övriga kostnader med anledning av överlåtelsen. Arrangören ska informera den som överlåter avtalet om de faktiska kostnaderna för överlåtelsen. Dessa kostnader får inte vara oskäligen höga och får inte överstiga den faktiska kostnad som arrangören åsamkats till följd av att paketreseavtalet överlåts.
3. Arrangören ska tillhandahålla överlåtaren bevis för de tilläggsavgifter eller övriga kostnader som uppkommit till följd av att paketreseavtalet överlåts.

## Artikel 10

## Ändring av priset

1. Medlemsstaterna ska se till att priser, efter det att paketreseavtalet ingåtts, endast får höjas om avtalet uttryckligen fastställer den möjligheten och anger att resenären har rätt till prissänkning enligt punkt 4. I så fall ska det i paketreseavtalet anges hur prisändringar ska beräknas. Priserna får endast höjas som en direkt följd av förändringar gällande
  - a) priset på passagerartransporter som beror på kostnaden för bränsle eller andra kraftkällor,
  - b) nivån på skatter eller avgifter för resetjänsterna inbegripna i avtalet som tas ut av tredje parter som inte direkt medverkar vid genomförandet av paketresan, vilket inbegriper turistskatter, landningsskatter eller start- och landningsavgifter i hamnar eller på flygplatser, eller
  - c) valutakurser av relevans för paketresan.
2. Om den prisökning som avses i punkt 1 i den här artikeln överstiger 8 % av paketresans totalpris ska artikel 11.2 – 11.5 tillämpas.
3. Oavsett prisökningens omfattning är en prisökning möjlig endast om arrangören meddelar resenären detta på ett tydligt och begripligt sätt med en motivering till den ökningen och en uträkning på ett varaktigt medium senast 20 dagar före paketresans början.
4. Om det i paketreseavtalet fastställs en möjlighet till prisökningar ska resenären ha rätt till en prissänkning som motsvarar eventuella minskningar av de kostnader som avses i punkt 1 a, b och c och som inträffar efter det att avtalet ingåtts innan paketresans början.
5. Vid en prissänkning ska arrangören ha rätt att dra av faktiska administrativa kostnader från den återbetalning som resenären har rätt till. Arrangören ska på resenärens begäran tillhandahålla bevis för dessa administrativa kostnader.

## Artikel 11

**Ändring av andra villkor i paketreseavtal**

1. Medlemsstaterna ska se till att arrangören, innan paketresans början, inte ensidigt får ändra andra villkor i paketreseavtalet än priset i enlighet med artikel 10, såvida inte

- a) arrangören har förbehållit sig den rätten i avtalet,
- b) ändringen är obetydlig, och
- c) arrangören informerar resenären om ändringen på ett klart, begripligt och tydligt sätt på ett varaktigt medium.

2. Om arrangören före paketresans början är tvungen att väsentligen ändra några av de huvudsakliga egenskaperna hos de resetjänster som avses i artikel 5.1 första stycket a eller inte kan uppfylla de särskilda krav som avses i artikel 7.2 a eller föreslår att höja priset på paketet med mer än 8 % i enlighet med artikel 10.2, får resenären inom en skälig tid som anges av arrangören

- a) godta den föreslagna ändringen, eller
- b) säga upp avtalet utan att betala uppsägningsavgift.

Om resenären säger upp paketreseavtalet får resenären godta en alternativ paketresa, som om möjligt är kvalitetsmässigt likvärdig eller bättre, om arrangören erbjuder en sådan.

3. Arrangören ska utan onödigt dröjsmål informera resenären på ett klart, begripligt och tydligt sätt på ett varaktigt medium, om

- a) de föreslagna ändringar som avses i punkt 2 och, när det är lämpligt i enlighet med punkt 4, konsekvenserna av dessa för paketresans pris,
- b) en skälig tid inom vilken resenären måste informera arrangören om sitt beslut enligt punkt 2,
- c) följderna om resenären underlåter att svara inom den tid som avses i led b, i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning, och
- d) i förekommande fall, den erbjudna alternativa paketresan och dess pris.

4. Om de ändringar av paketreseavtalet som avses i punkt 2 första stycket eller den ersättningspaketresa som avses i punkt 2 andra stycket leder till en paketresa som har lägre kvalitet eller värde ska resenären ha rätt till en rimlig prissänkning.

5. Om paketreseavtalet sägs upp enligt led b i punkt 2 första stycket i den här artikeln och resenären inte godtar en annan paketresa ska arrangören, utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter senast 14 dagar efter det att avtalet sagts upp, betala tillbaka alla de betalningar som gjorts av resenären eller för dennes räkning. Artikel 14.2, 14.3, 14.4, 14.5 och 14.6 ska gälla i tillämpliga delar.

## Artikel 12

**Uppsägning av paketreseavtalet och ångerrätt före paketresans början**

1. Medlemsstaterna ska se till att resenären får säga upp paketreseavtalet när som helst före paketresans början. Om resenären säger upp paketreseavtalet enligt denna punkt kan resenären bli skyldig att betala en skälig och motiverad uppsägningsavgift till arrangören. Paketreseavtalet får ange skäliga standardiserade uppsägningsavgifter på grundval av tidpunkten för uppsägningen av avtalet före paketresans början och förväntade kostnadsbesparingar och intäkter från ett alternativt utnyttjande av resetjänsterna. Om det inte finns några standardiserade uppsägningsavgifter ska summan av uppsägningsavgiften motsvara paketresans pris minus kostnadsbesparingar och intäkter från det alternativa utnyttjandet av resetjänsterna. På resenärens begäran ska arrangören tillhandahålla en motivering av summan av uppsägningsavgifterna.

2. Utan hinder av punkt 1 ska resenären ha rätt att säga upp paketreseavtalet före paketresans början utan att betala någon uppsägningsavgift i händelse av oundvikliga eller extraordinära omständigheter på resmålet eller i dess omedelbara närhet och som väsentligen påverkar fullgörandet av paketresan, eller som väsentligen påverkar transporten av passagerare till resmålet. I händelse av uppsägning av paketreseavtalet enligt denna punkt ska resenären ha rätt till full återbetalning av alla betalningar som gjorts för paketresan men ska inte ha rätt till ytterligare ersättning.

3. Arrangören får säga upp paketreseavtalet och ge resenären full återbetalning av alla betalningar som har gjorts för paketresan, men ska inte vara ansvarig för ytterligare ersättning om

a) antalet personer som köpt paketresan är mindre än det lägsta antal som anges i avtalet och arrangören meddelar resenären om uppsägningen av avtalet inom den period som fastställts i avtalet, dock senast

i) 20 dagar före paketresans början vid resor som varar längre än sex dagar,

ii) sju dagar före paketresans början vid resor som varar mellan två och sex dagar,

iii) 48 timmar före paketresans början vid resor som varar längst två dagar,

eller

b) arrangören förhindras från att fullgöra avtalet på grund av oundvikliga eller extraordinära omständigheter och meddelar resenären om uppsägningen utan onödigt dröjsmål före paketresans början.

4. Arrangören ska tillhandahålla alla återbetalningar som krävs enligt punkterna 2 och 3, eller med avseende på punkt 1 ersätta alla betalningar som har gjorts av resenären eller för dennes räkning för paketresan med avdrag för den skäligen uppsägningsavgiften. Sådana återbetalningar ska göras till resenären utan onödigt dröjsmål och i vilket fall som helst högst 14 dagar efter det att paketreseavtalet sagts upp.

5. Avseende avtal utanför fasta affärslokaler får medlemsstaterna i sin nationella lagstiftning föreskriva att resenären har rätt att säga upp paketreseavtalet inom 14 dagar, utan att ange något skäl.

#### KAPITEL IV

### PAKETRESANS FULLGÖRANDE

#### Artikel 13

#### Ansvar för paketresans fullgörande

1. Medlemsstaterna ska se till att arrangören är ansvarig för fullgörandet av de resetjänster som inbegrips i paketreseavtalet, oavsett om tjänsterna ska utföras av arrangören eller av andra resetjänstleverantörer.

Medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser i sin nationella lagstiftning enligt vilka återförsäljaren också är ansvarig för fullgörandet av paketresan. I så fall ska de bestämmelser i artikel 7 och kapitel III, detta kapitel och kapitel V som gäller för arrangören också gälla i tillämpliga delar för återförsäljaren.

2. Resenären ska utan onödigt dröjsmål och med beaktande av omständigheterna informera arrangören om bristande överensstämmelse som resenären upplever under fullgörandet av en resetjänst som omfattas av paketreseavtalet.

3. Om någon av resetjänsterna inte fullgörs i enlighet med paketreseavtalet ska arrangören avhjälpa den bristande överensstämmelsen, såvida det inte

a) är omöjligt, eller

b) medför oproportionella kostnader, med beaktande av den bristande överensstämmelsens omfattning och värdet av de påverkade resetjänsterna.

Om arrangören inte avhjälpes den bristande överensställelsen i enlighet med första stycket led a eller b i denna punkt ska artikel 14 tillämpas.

4. Utan att det påverkar de undantag som anges i punkt 3 får resenären, om arrangören inte avhjälpes den bristande överensställelsen inom en skäligen tid som fastställts av resenären, göra detta själv och begära ersättning för de nödvändiga utgifterna. Resenären behöver inte specificera någon tidsgräns om arrangören vägrar att avhjälpa den bristande överensställelsen eller om omedelbart avhjälpande krävs.

5. Om en betydande andel av resetjänsterna inte kan tillhandahållas enligt överenskommelsen i paketreseavtalet ska arrangören, utan extra kostnader för resenären, erbjuda lämpliga alternativa arrangemang, som om möjligt ska vara kvalitetsmässigt likvärdiga eller bättre än de arrangemang som angivits i avtalet under paketresans resterande del, inklusive när resenärens återresa till avreseplatsen inte tillhandahålls enligt överenskommelse.

Om de alternativa arrangemang som föreslagits leder till en paketresa av lägre kvalitet än det som specificerats i paketreseavtalet, ska arrangören bevilja resenären en skäligen prissänkning.

Resenären får avvisa föreslagna alternativa arrangemang endast om de inte är jämförbara med vad man enats om i paketreseavtalet eller den prissänkning som medges är otillräcklig.

6. Om bristande överensställelse väsentligen inverkar på fullgörandet av paketresan och arrangören inte har avhjälpit detta inom en skäligen tid som fastställts av resenären, får resenären säga upp paketreseavtalet utan uppsägningsavgift och, i tillämpliga fall, i enlighet med artikel 14, begära en prissänkning och/eller skadestånd.

Om det är omöjligt att finna alternativa arrangemang eller om resenären avvisar de föreslagna alternativa arrangemangen i enlighet med punkt 5 tredje stycket i denna artikel, har resenären när det är lämpligt även utan att säga upp paketreseavtalet rätt till en prissänkning och/eller skadestånd i enlighet med artikel 14.

Om paketresan omfattar transport av passagerare ska arrangören i fall som avses i första och andra styckena dessutom erbjuda resenären likvärdig hemtransport utan onödigt dröjsmål och utan extra kostnad.

7. Om det är omöjligt att säkerställa resenärens hemresa enligt överenskommelsen i paketreseavtalet på grund av oundvikliga och extraordinära omständigheter, ska arrangören stå för kostnaden för nödvändig inkvartering, om möjligt i motsvarande kategori, under en period på högst tre nätter per resenär. Om längre perioder fastställs i den unionslagstiftning om passagerarrättigheter som är tillämplig för det berörda transportmedlet för resenärens hemresa ska dessa perioder gälla.

8. Den kostnadsbegränsning som avses i punkt 7 i den här artikeln ska inte gälla för personer med nedsatt rörlighet enligt definitionen i artikel 2 a i förordning (EG) nr 1107/2006 eller för personer som medföljer dem, gravida kvinnor och ensamstående minderåriga samt personer i behov av särskild medicinsk hjälp, under förutsättning att de har meddelat arrangören om sina särskilda behov minst 48 timmar före paketresans början. Arrangören får inte åberopa oundvikliga och extraordinära omständigheter för att begränsa det ansvar som avses i punkt 7 i den här artikeln om den relevanta transportören inte kan åberopa dessa omständigheter enligt gällande unionslagstiftning.

#### Artikel 14

#### Prissänkning och skadestånd

1. Medlemsstaterna ska se till att resenären har rätt till en rimlig prissänkning för perioder under vilka det rådde bristande överensställelse, såvida inte arrangören bevisar att den bristande överensställelsen kan tillskrivas resenären.

2. Resenären ska ha rätt till skäligen ersättning från arrangören för eventuella skador som resenären drabbas av till följd av bristande överensställelse. Ersättning ska lämnas utan onödigt dröjsmål.

3. Resenären ska inte ha rätt till skadestånd om arrangören bevisar att den bristande överensstämelsen
- kan tillskrivas resenären,
  - kan tillskrivas en tredje part som saknar anknytning till tillhandahållandet av de resetjänster som omfattas av paketreseavtalet och inte kan förutses eller undvikas, eller
  - har uppkommit på grund av oundvikliga och extraordinära omständigheter.
4. I den mån som de internationella konventioner som är bindande för unionen begränsar omfattningen eller villkoren för ersättning som ska betalas av en leverantör som utför en resetjänst som är en del av en paketresa, ska samma begränsningar gälla för arrangören. I den mån som de internationella konventioner som inte är bindande för unionen begränsar den ersättning som ska betalas av en tjänsteleverantör får medlemsstaterna begränsa den ersättning som ska betalas av arrangören i enlighet därmed. I andra fall får paketreseavtalet begränsa den ersättning som ska betalas av arrangören under förutsättning att denna begränsning inte gäller för personskador eller skada som orsakats uppsåtligt eller genom vårdslöshet och inte uppgår till mindre än tre gånger paketresans totala pris.
5. Rättigheter till ersättning eller prissänkning enligt detta direktiv ska inte påverka resenärernas rättigheter enligt förordning (EG) nr 261/2004, förordning (EG) nr 1371/2007, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009<sup>(1)</sup>, förordning (EU) nr 1177/2010, förordning (EU) nr 181/2011 och enligt internationella avtal. Resenärer ska ha rätt att lägga fram anspråk enligt detta direktiv och enligt dessa förordningar och internationella konventioner. Ersättning eller prissänkning som beviljats enligt detta direktiv och ersättning eller prissänkning som beviljats enligt dessa förordningar och internationella konventioner ska dras av från varandra i syfte att undvika överkompensering.
6. Preskriptionstiden för att framställa anspråk enligt denna artikel ska inte understiga två år.

#### Artikel 15

### Möjlighet att kontakta arrangören via återförsäljaren

Utän att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1 andra stycket ska medlemsstaterna se till att resenären kan skicka meddelanden, begäranden eller klagomål vad gäller fullgörandet av paketresan direkt till den återförsäljare som det köptes genom. Återförsäljaren ska vidarebefordra dessa meddelanden, begäranden och klagomål till arrangören utan onödigt dröjsmål.

Med avseende på iakttagande av tidsfrister eller preskriptionstider ska återförsäljarens mottagande av meddelanden, begäranden eller klagomål som avses i första stycket betraktas som arrangörens mottagande.

#### Artikel 16

### Skyldighet att tillhandahålla assistans

Medlemsstaterna ska se till att arrangören ger lämplig assistans utan onödigt dröjsmål till resenärer som befinner sig i svårigheter, inbegrivet under de omständigheter som avses i artikel 13.7, i synnerhet genom att

- tillhandahålla lämplig information om hälso- och sjukvårdstjänster, lokala myndigheter och konsulärt bistånd, och
- hjälpa resenären att upprätta distanskommunikation och hjälpa resenären att hitta alternativa researrangemang.

Arrangören ska kunna ta ut en skäligen avgift för sådan assistans om situationen orsakats uppsåtligt eller av oaksamhet från resenärens sida. Denna avgift ska inte under några omständigheter överstiga de faktiska kostnader som arrangören åsamkats.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24).

## KAPITEL V

## SKYDD VID OBESTÅND

## Artikel 17

**Effektivitet och omfattning gällande skyddet vid obestånd**

1. Medlemsstaterna ska se till att arrangörer som är etablerade på deras territorium ställer säkerhet för återbetalning av alla betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning i den mån som de relevanta tjänsterna inte fullgörs som en följd av arrangörens obestånd. Om transport av passagerare inbegrips i paketreseavtalet, ska arrangörerna även ställa säkerhet för hemtransport av resenärerna. En fortsättning på paketresan får erbjudas.

Arrangörer som inte är etablerade i en medlemsstat och som säljer eller erbjuder paketresor i en medlemsstat eller som på något sätt riktar sådan verksamhet till en medlemsstat ska vara skyldiga att ställa säkerhet enligt lagstiftningen i den medlemsstaten.

2. Den säkerhet som avses i punkt 1 ska vara effektiv och omfatta rimligt förutsebara kostnader. Den ska omfatta summorna av betalningar som gjorts av resenärer eller för deras räkning för paketresor, med beaktande av längden på tidsperioden mellan erläggande av delbetalning och slutliga betalningar och fullgörandet av paketresorna, samt den uppskattade kostnaden för hemtransporter i händelse av arrangörens obestånd.

3. En arrangörs skydd vid obestånd ska omfatta resenärer oberoende av deras bostadsort och avreseort, oberoende av var paketresan har sålts och utan hänsyn till i vilken medlemsstat det organ som ansvarar för skyddet vid obestånd är beläget.

4. När fullgörandet av paketresan påverkas av arrangörens obestånd ska säkerheten vara tillgänglig kostnadsfritt för att säkerställa hemtransporter och, om så krävs, finansieringen av inkvarteringen före hemtransporten.

5. För resetjänster som inte har fullgjorts ska återbetalningar göras utan onödigt dröjsmål på resenärens begäran.

## Artikel 18

**Ömsesidigt erkännande av skyddet vid obestånd och administrativt samarbete**

1. Skydd vid obestånd som en arrangör tillhandahåller enligt de nationella åtgärder som införlivar artikel 17 i den medlemsstat där denne är etablerad ska av medlemsstaterna erkännas som skydd som uppfyller kraven i deras motsvarande åtgärder.

2. Medlemsstaterna ska utse centrala kontaktpunkter för att underlätta det administrativa samarbetet och tillsynen av arrangörer som är verksamma i olika medlemsstater. De ska anmäla kontaktpuppgifter för dessa kontaktpunkter till alla andra medlemsstater och till kommissionen.

3. De centrala kontaktpunkterna ska ge varandra tillgång till all nödvändig information om sina nationella krav i fråga om skydd vid obestånd samt identiteten för den eller de enheter som ansvarar för skyddet vid obestånd för specifika arrangörer som är etablerade på deras territorium. Dessa kontaktpunkter ska medge varandra tillgång till tillgängliga förteckningar över arrangörer som fullgör sina skyldigheter vad gäller skydd vid obestånd. Alla sådana förteckningar ska göras tillgängliga för allmänheten, även online.

4. Om en medlemsstat hyser tvivel om en arrangörs skydd vid obestånd ska denna stat begära ett förtydligande från den medlemsstat där arrangören är etablerad. Medlemsstaterna ska svara på förfrågningar från andra medlemsstater så snart det är möjligt med beaktande av hur brådskande och hur komplext ärendet är. Ett första svar ska under alla omständigheter lämnas inom högst 15 arbetsdagar efter det att begäran har mottagits.

## KAPITEL VI

## SAMMANLÄNKADE RESEARRANGEMANG

## Artikel 19

**Skydd vid obestånd och informationskrav för sammanlänkade researrangemang**

1. Medlemsstaterna ska se till att näringsidkare som underlättar sammanlänkade researrangemang ställer säkerhet för återbetalning av alla betalningar de mottar från resenärer i den mån en resetjänst som utgör en del av ett sammanlänkat researrangemang inte fullgörs till följd av deras obestånd. Om dessa näringsidkare utgör den part som ansvarar för transporten av passagerare ska säkerheten också omfatta resenärens hemtransport. Artiklarna 17.1 andra stycket, 17.2–17.5 och 18 ska gälla i tillämpliga delar.

2. Innan resenären blir bunden av ett avtal som leder till tillkomsten av ett sammanlänkat researrangemang eller motsvarande erbjudande ska den näringsidkare som underlättar de sammanlänkade researrangemangen, också då näringsidkaren inte är etablerad i en medlemsstat utan på något sätt riktar sådan verksamhet till en medlemsstat, på ett klart, begripligt och tydligt sätt ange att resenären

a) inte kommer att erhålla någon av de rättigheter som gäller uteslutande för paketresor enligt detta direktiv och att varje tjänsteleverantör ensam ansvarar för det korrekta avtalsenliga fullgörandet av dess tjänster, och

b) kommer att erhålla skydd vid obestånd i enlighet med punkt 1.

För att uppfylla denna punkt ska den näringsidkare som underlättar ett sammanlänkat researrangemang tillhandahålla resenären den informationen genom de relevanta standardformulärens i bilaga II, eller, om det sammanlänkade researrangemanget i fråga inte omfattas av något av formulärens i den bilagan, lämna den information som dessa innehåller.

3. Om den näringsidkare som underlättar de sammanlänkade researrangemangen inte har uppfyllt kraven i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska de rättigheter och skyldigheter som fastställs i artiklarna 9 och 12 och i kapitel IV tillämpas när det gäller de resetjänster som ingår i det sammanlänkade researrangemanget.

4. När ett sammanlänkat researrangemang följer av att ett avtal ingåtts mellan en resenäer och en näringsidkare som inte underlättar det sammanlänkade researrangemanget, ska näringsidkaren informera den näringsidkare som underlättar det sammanlänkade researrangemanget om att det relevanta avtalet har ingåtts.

## KAPITEL VII

## ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

## Artikel 20

**Återförsäljarens särskilda skyldigheter i de fall arrangören är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet**

Utän att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1 andra stycket ska, i de fall då arrangören är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, den återförsäljare som är etablerad i en medlemsstat omfattas av de skyldigheter som fastställs för arrangörer i kapitlet IV och V, såvida inte återförsäljaren lägger fram bevis för att arrangören uppfyller kraven i de kapitlen.

## Artikel 21

**Ansvar för bokningsfel**

Medlemsstaterna ska se till att en näringsidkare är ansvarig för eventuella fel till följd av tekniska brister i bokningssystemet som kan tillskrivas denna näringsidkare och, om näringsidkaren har åtagit sig att sköta bokningen av en paketresa eller resetjänster som ingår i ett sammanlänkat researrangemang, för de fel som görs under bokningsprocessen.

En näringsidkare ska inte vara ansvarig för bokningsfel som kan tillskrivas resenären eller som har orsakats av oundvikliga och extraordinära omständigheter.

*Artikel 22***Rätt till gottgörelse**

I de fall där en arrangör eller, i enlighet med artikel 13.1 andra stycket eller artikel 20, en återförsäljare betalar ersättning, beviljar en prissänkning eller fullgör sina övriga skyldigheter enligt detta direktiv, ska medlemsstaterna se till att arrangören eller återförsäljaren har rätt att begära gottgörelse från en tredje part som bidrog till den händelse som utlöste ersättningen, prissänkningen eller andra skyldigheter.

*Artikel 23***Direktivets tvingande karaktär**

1. En förklaring från en arrangör av en paketresa eller en näringsidkare som underlättar ett sammanlänkat researrangemang om att denne uteslutande agerar som resetjänstleverantör, som mellanhand eller i annan egenskap, eller att paketresan eller det sammanlänkade researrangemanget i den mening som avses i detta direktiv inte utgör en paketresa eller ett sammanlänkat researrangemang, ska inte befria den arrangören eller näringsidkaren från deras skyldigheter enligt detta direktiv.
2. Resenärer får inte avsäga sig de rättigheter som de tillerkänns genom de nationella åtgärder som införlivar detta direktiv.
3. Avtalsmässiga arrangemang eller förklaringar från resenären som direkt eller indirekt åsidosätter eller begränsar de rättigheter som beviljas resenärer enligt detta direktiv, eller som syftar till att kringgå tillämpningen av detta direktiv, är inte bindande för resenären.

*Artikel 24***Tillsyn**

Medlemsstaterna ska se till att tillräckliga och effektiva resurser finns för att säkerställa efterlevnaden av detta direktiv.

*Artikel 25***Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv och ska vidta alla åtgärder som krävs för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Artikel 26***Rapportering från kommissionen samt översyn**

Senast den 1 januari 2019 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de bestämmelser i detta direktiv som gäller bokningar online som görs vid olika försäljningsställen och om huruvida dessa ska klassificeras som paketresa, sammanlänkade researrangemang eller fristående resetjänster och särskilt om definitionen av paketresa i artikel 3.2 b v samt om huruvida en justering eller utvidgning av den definitionen är lämplig.

Senast den 1 januari 2021 ska kommissionen överlämna en allmän rapport om tillämpningen av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet.

De rapporter som avses i första och andra styckena ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag.

## Artikel 27

**Ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och direktiv 2011/83/EU**

1. Punkt 5 i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2006/2004 ska ersättas med följande:

"5. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 (\*)

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (EUT L 326, 11.12.2015, s. 1)."

2. Artikel 3.3 g i direktiv 2011/83/EU ska ersättas med följande:

"g) om paketresor enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 (\*\*).

Artiklarna 6.7, 8.2 och 8.6, 19, 21 och 22 i det här direktivet ska i tillämpliga delar tillämpas på paketresor enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 avseende resenärer enligt definitionen i artikel 3.6 i det direktivet.

(\*\*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (EUT L 326, 11.12.2015, s. 1)."

## KAPITEL VIII

**SLUTBESTÄMMELSER**

## Artikel 28

**Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 1 januari 2018 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa åtgärder.
2. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 juli 2018.
3. När en medlemsstat antar dessa åtgärder ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
4. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

## Artikel 29

**Upphävande**

Direktiv 90/314/EEG ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli 2018.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas in enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

## Artikel 30

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Artikel 31

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 25 november 2015.

På Europaparlamentets vägnar  
M. SCHULZ  
Ordförande

På rådets vägnar  
N. SCHMIT  
Ordförande

---

## BILAGA I

## Del A

## Standardinformationsformulär för paketreseavtal när det är möjligt att använda hyperlänkar

De kombinerade resetjänster du erbjuds utgör en paketresa i den mening som avses i direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför omfattas du av alla EU-rättigheter som gäller för paketresor. Företag(en) XY kommer att ansvara fullt ut för att paketresan som helhet fullgörs korrekt.

Dessutom har företag(en) XY, enligt lag, ett skydd för att återbetala dina betalningar och, när transport ingår i paketresan, säkerställa din hemtransport om det eller de hamnar på obestånd.

Mer information om centrala rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302 [ska tillhandahållas i form av en hyperlänk]

Under denna hyperlänk får resenären följande information:

Centrala rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302

- Resenärer kommer att få all väsentlig information om paketresan innan de ingår paketreseavtalet.
- Det finns alltid minst en näringsidkare som har ansvar för att alla resetjänster som ingår i avtalet fullgörs korrekt.
- Resenärerna får ett nödtelefonnummer eller uppgifter om en kontaktpunkt där de kan komma i kontakt med arrangören eller resebyrån.
- Resenärer får överlåta paketresan till en annan person, med skäligt varsel och eventuellt mot en extra kostnad.
- Paketresans pris får endast höjas om särskilda kostnader ökar (till exempel bränslepriser), och om detta uttryckligen anges i avtalet, samt i alla händelser senast 20 dagar före paketresans början. Om priset höjs med mer än 8 % av priset på paketresan får resenären säga upp avtalet. Om arrangören förbehåller sig rätten att höja priset har resenären rätt till en prissänkning om de relevanta kostnaderna sjunker.
- Resenärer kan säga upp avtalet utan att betala en avbokningsavgift och få full återbetalning av alla betalningar om någon annan av paketresans väsentliga delar än priset ändras avsevärt. Om den näringsidkare som ansvarar för paketresan ställer in paketresan före paketresans början har resenärerna rätt till återbetalning och ersättning, i förekommande fall.
- Resenärer kan under exceptionella omständigheter säga upp avtalet före paketresans början utan att betala en avbokningsavgift, till exempel vid allvariga säkerhetsproblem på resmålet som sannolikt skulle påverka paketresan.
- Dessutom kan resenärer när som helst före paketresans början säga upp avtalet mot en skälig och motiverad avbokningsavgift.
- Om betydande delar av paketresan inte kan tillhandahållas enligt avtalet efter paketresans början måste lämpliga alternativa arrangemang erbjudas utan extra kostnad. Resenärer får säga upp avtalet utan att betala en avbokningsavgift om tjänsterna inte fullgörs i enlighet med avtalet och detta väsentligen inverkar på paketresans fullgörande och arrangören inte avhjälpel problemet.

- Resenärer har också rätt till en prissänkning och/eller en ersättning för skada om resetjänsterna inte fullgörs eller fullgörs bristfälligt.
- Arrangören måste tillhandahålla stöd om resenären befinner sig i svårigheter.
- Om arrangören eller, i vissa medlemsstater, återförsäljaren hamnar på obestånd kommer betalningarna att återbetalas. Om arrangören eller, i tillämpliga fall, återförsäljaren hamnar på obestånd efter paketresans början och om transport ingår i paketresan, säkras resenärernas hemtransport. XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag]. Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om tjänster inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt [HYPERLÄNK]

#### Del B

##### Standardinformationsformulär för paketreseavtal i andra situationer än de som omfattas av del A

De kombinerade resetjänster du erbjuds utgör en paketresa i den mening som avses i direktiv (EU) 2015/2302 .  
Därför omfattas du av alla EU-rättigheter som gäller för paketresor. Företag(en) XY kommer att ansvara fullt ut för att paketresan som helhet fullgörs korrekt.  
Dessutom har företag(en) XY, enligt lag, ett skydd för att återbetala dina betalningar och, när transport ingår i paketresan, säkerställa din hemtransport om det eller de hamnar på obestånd.

Centrala rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302

- Resenärer kommer att få all väsentlig information om paketresan innan de ingår paketreseavtalet.
- Det finns alltid minst en näringsidkare som har ansvar för att alla resetjänster som ingår i avtalet fullgörs korrekt.
- Resenärerna får ett nödtelefonnummer eller uppgifter om en kontaktpunkt där de kan komma i kontakt med arrangören eller resebyrån.
- Resenärer får överlåta paketresan till en annan person, med skäligt varsel och eventuellt mot en extra kostnad.
- Paketresans pris får endast höjas om särskilda kostnader ökar (till exempel bränslepriser), och om detta uttryckligen anges i avtalet, samt i alla händelser senast 20 dagar före paketresans början. Om priset höjs med mer än 8 % av priset på paketresan får resenären säga upp avtalet. Om arrangören förbehåller sig rätten att höja priset har resenären rätt till en prissänkning om de relevanta kostnaderna sjunker.
- Resenärer kan säga upp avtalet utan att betala en avbokningsavgift och få full återbetalning av alla betalningar om någon annan av paketresans väsentliga delar än priset ändras avsevärt. Om den näringsidkare som ansvarar för paketresan ställer in paketresan före paketresans början har resenärerna rätt till återbetalning och ersättning, i förekommande fall.
- Resenärer kan under exceptionella omständigheter säga upp avtalet före paketresans början utan att betala en avbokningsavgift, till exempel vid allvarliga säkerhetsproblem på resmålet som sannolikt skulle påverka paketresan.
- Dessutom kan resenärer när som helst före paketresans början säga upp avtalet mot en skälig och motiverad avbokningsavgift.

11.12.2015

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 326/27

- Om betydande delar av paketresan inte kan tillhandahållas enligt avtalet efter paketresans början måste lämpliga alternativa arrangemang erbjudas utan extra kostnad. Resenärer får säga upp avtalet utan att betala en avbokningsavgift om tjänsterna inte fullgörs i enlighet med avtalet och detta väsentligen inverkar på paketresans fullgörande och arrangören inte avhjälper problemet.
- Resenärer har också rätt till en prissänkning och/eller en ersättning för skada om resetjänsterna inte fullgörs eller fullgörs bristfälligt.
- Arrangören måste tillhandahålla stöd om en resenär befinner sig i svårigheter.
- Om arrangören eller, i vissa medlemsstater, återförsäljaren hamnar på obestånd kommer betalningarna att återbetalas. Om arrangören eller, i tillämpliga fall, återförsäljaren hamnar på obestånd efter paketresans början och om transport ingår i paketresan, säkras resenärernas hemtransport. XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag]. Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om tjänster inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

[Webbplats där man hittar direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt.]

#### Del C

##### **Standardinformationsformulär när en arrangör överför uppgifter till en annan näringsidkare i enlighet med artikel 3.2 b v**

Om du ingår ett avtal med företag AB senast 24 timmar efter att ha mottagit bokningsbekräftelsen från företag XY kommer de resetjänster som tillhandahålls av XY och AB att utgöra en paketresa i den mening som avses i direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför omfattas du av alla EU-rättigheter som gäller för paketresenärer. Företag XY kommer att ansvara fullt ut för att paketresan som helhet fullgörs korrekt.

Dessutom har företag XY, enligt lag, ett skydd för att återbetala dina kostnader och, när transport ingår i paketresan, säkerställa din hemtransport om den eller de hamnar på obestånd.

Mer information om centrala rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302 [ska tillhandahållas i form av en hyperlänk]

Under denna hyperlänk får resenären följande information:

Centrala rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302

- Resenärer kommer att få all väsentlig information om resetjänsterna innan paketreseavtalet ingås.
- Det finns alltid minst en näringsidkare som har ansvar för att alla resetjänster som ingår i avtalet fullgörs korrekt.
- Resenärerna får ett nödtelefonnummer eller uppgifter om en kontaktpunkt där de kan komma i kontakt med arrangören eller resebyrån.
- Resenärer får överlåta paketresan till en annan person, med skäligt varsel och eventuellt mot en extra kostnad.
- Paketresans pris får endast höjas om särskilda kostnader ökar (till exempel bränslepriser), och om detta uttryckligen anges i avtalet, samt i alla händelser senast 20 dagar före paketresans början. Om priset höjs med mer än 8 % av priset för paketresan får resenären säga upp avtalet. Om arrangören förbehåller sig rätten att höja priset har resenären rätt till en prissänkning om de relevanta kostnaderna sjunker.

- Resenärer kan säga upp avtalet utan att betala en avbokningsavgift och få full återbetalning av alla betalningar om någon annan av paketresans väsentliga delar än priset ändras avsevärt. Om den näringsidkare som ansvarar för paketresan ställer in paketresan före paketresans början har resenärerna rätt till återbetalning och ersättning, i förekommande fall.
- Resenärer kan under exceptionella omständigheter säga upp avtalet före paketresans början utan att betala en avbokningsavgift, till exempel vid allvarliga säkerhetsproblem på resmålet som sannolikt skulle påverka paketresan.
- Dessutom kan resenärer när som helst före paketresans början säga upp avtalet mot en skälig och motiverad avbokningsavgift.
- Om betydande delar av paketresan inte kan tillhandahållas enligt avtalet efter paketresans början måste lämpliga alternativa arrangemang anordnas utan extra kostnad. Resenärer får säga upp avtalet utan att betala en avbokningsavgift om tjänsterna inte fullgörs i enlighet med avtalet och detta väsentligen inverkar på paketresans fullgörande och arrangören inte avhjälper problemet.
- Resenärer har också rätt till en prissänkning och/eller en ersättning för skada om resetjänsterna inte fullgörs eller fullgörs bristfälligt.
- Arrangören måste tillhandahålla stöd om resenärer befinner sig i svårigheter.
- Om arrangören eller, i vissa medlemsstater, återförsäljaren hamnar på obestånd kommer betalningarna att återbetalas. Om arrangören eller, i tillämpliga fall, återförsäljaren hamnar på obestånd efter paketresans början och om transport ingår i paketresan, säkras resenärernas hemtransport. XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag]. Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om tjänster inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt [[HYPERLÄNK](#)].

## BILAGA II

## Del A

**Standardinformationsformulär om den näringsidkare som via internet tillhandahåller ett sammanlänkat researrangemang i den mening som avses i artikel 3.5 a är en transportör som säljer en tur-och-retur-biljett**

Om du, efter att ha valt ut och betalat för en resetjänst, bokar ytterligare resetjänster för din resa eller semester via vårt företag/XY omfattas du INTE av paketresenärens rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför kommer vårt företag/XY inte att ansvara för att de ytterligare resetjänsterna fullgörs korrekt. Vid problem kontakta den relevanta tjänsteleverantören.

Om du bokar ytterligare resetjänster under samma besök på vårt företags/XY:s bokningswebbplats kommer resetjänsterna emellertid att utgöra en del av ett sammanlänkat researrangemang. I ett sådant fall har XY, i enlighet med EU-rätten ett skydd för återbetalning av dina betalningar till XY för tjänster som inte fullgörs som en följd av XY:s obestånd och, vid behov, din hemtransport. Observera att detta inte innebär någon återbetalning om den berörda tjänsteleverantören hamnar på obestånd.

Mer information om skydd vid obestånd [ska tillhandahållas i form av en hyperlänk].

Under denna hyperlänk får resenären följande information:

XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag].

Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om resetjänsterna inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Anmärkning: Detta skydd vid obestånd gäller inte avtal med andra parter än XY som kan fullgöras trots XY:s obestånd.

Direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt [HYPERLÄNK]

## Del B

**Standardinformationsformulär om den näringsidkare som via internet tillhandahåller ett sammanlänkat researrangemang i den mening som avses i artikel 3.5 a är en annan näringsidkare än en transportör som säljer en tur-och-retur-biljett**

Om du, efter att ha valt ut och betalat för en resetjänst, bokar ytterligare resetjänster för din resa eller semester via vårt företag/XY omfattas du INTE av de rättigheter som är tillämpliga på paketresor enligt direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför kommer vårt företag/XY inte att ansvara för att de enskilda resetjänsterna fullgörs korrekt. Vid problem kontakta den relevanta tjänsteleverantören.

Om du bokar ytterligare resetjänster under samma besök på vårt företags/XY:s bokningswebbplats kommer resetjänsterna emellertid att utgöra en del av ett sammanlänkat researrangemang. I ett sådant fall har XY, i enlighet med EU-rätten, ett skydd för återbetalning av dina betalningar till XY för tjänster som inte fullgörs som en följd av XY:s obestånd. Observera att detta inte innebär någon återbetalning om den berörda tjänsteleverantören hamnar på obestånd.

Mer information om skydd vid obestånd [ska tillhandahållas i form av en hyperlänk].

Under denna hyperlänk får resenären följande information:

XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag].

Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om resetjänsterna inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Anmärkning: Detta skydd vid obestånd gäller inte avtal med andra parter som kan fullgöras trots XY:s obestånd.

Direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt [[HYPERLÄNK](#)].

#### Del C

**Standardinformationsformulär vid sammanlänkade researrangemang, i den mening som avses i artikel 3.5 a, om avtalen ingår i näringsidkarens (som inte är en transportör som säljer en tur-och-retur-biljett) och resenärens samtidiga fysiska närvaro**

Om du, efter att ha valt ut och betalat för en resetjänst, bokar ytterligare resetjänster för din resa eller semester via vårt företag/XY omfattas du INTE av paketresenärens rättigheter enligt direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför kommer vårt företag/XY inte att ansvara för att de enskilda resetjänsterna fullgörs korrekt. Vid problem kontakta den relevanta tjänsteleverantören.

Om du bokar ytterligare resetjänster under samma besök på eller kontakt med vårt företag/XY kommer resetjänsterna emellertid att utgöra en del av ett sammanlänkat researrangemang. I ett sådant fall har XY, i enlighet med EU-rätten, ett skydd för återbetalning av dina betalningar till XY för tjänster som inte fullgörs som en följd av XY:s obestånd. Observera att detta inte innebär någon återbetalning om den berörda tjänsteleverantören hamnar på obestånd.

XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag] (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer).

Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om resetjänsterna inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Anmärkning: Detta skydd vid obestånd gäller inte avtal med andra parter som kan fullgöras trots XY:s obestånd.

[Webbplats där direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt återfinns.]

#### Del D

**Standardinformationsformulär om den näringsidkare som via internet tillhandahåller ett sammanlänkat researrangemang i den mening som avses i artikel 3.5 b är en transportör som säljer en tur-och-retur-biljett**

Om du bokar ytterligare resetjänster för din resa eller semester via denna länk/dessa länkar omfattas du INTE av de rättigheter som är tillämpliga på paketresor enligt direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför kommer vårt företag/XY inte att ansvara för att dessa ytterligare resetjänster fullgörs korrekt. Vid problem kontakta den relevanta tjänsteleverantören.

Om du bokar ytterligare resetjänster via denna länk/dessa länkar senast 24 timmar efter det att du mottagit bokningsbekräftelsen från vårt företag/XY kommer dessa resetjänster emellertid att utgöra en del av ett sammanlänkat researrangemang. I ett sådant fall har XY, i enlighet med EU-rätten, ett skydd för återbetalning av dina betalningar till XY för tjänster som inte fullgörs som en följd av XY:s obestånd och, vid behov, din hemtransport. Observera att detta inte innebär någon återbetalning om den berörda tjänsteleverantören hamnar på obestånd.

Mer information om skydd vid obestånd [ska tillhandahållas i form av en hyperlänk].

11.12.2015

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 326/31

Under denna hyperlänk får resenären följande information:

XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag].

Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om resetjänsterna inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Anmärkning: Detta skydd vid obestånd gäller inte avtal med andra parter än XY som kan fullgöras trots XY:s obestånd.

Direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i nationell rätt [HYPERLÄNK].

Del E

**Standardinformationsformulär om den näringsidkare som via internet tillhandahåller ett sammanlänkat researrangemang, i den mening som avses i artikel 3.5 b, är en annan näringsidkare än en transportör som säljer en tur-och-retur-biljett**

Om du bokar ytterligare resetjänster för din resa eller semester via denna länk/dessa länkar omfattas du INTE av de rättigheter som är tillämpliga på paketresor enligt direktiv (EU) 2015/2302 .

Därför kommer vårt företag/XY inte att ansvara för att dessa ytterligare resetjänster fullgörs korrekt. Vid problem kontakta den relevanta tjänsteleverantören.

Om du bokar ytterligare resetjänster via denna länk/dessa länkar senast 24 timmar efter mottagandet av bekräftelsen av din bokning från vårt företag/XY kommer de resetjänsterna emellertid att utgöra en del av ett sammanlänkat researrangemang. I ett sådant fall har XY, i enlighet med EU-rätten, ett skydd för återbetalning av dina betalningar till XY för tjänster som inte fullgörs som en följd av XY:s obestånd. Observera att detta inte innebär någon återbetalning om den berörda tjänsteleverantören hamnar på obestånd.

Mer information om skydd vid obestånd [ska tillhandahållas i form av en hyperlänk].

Under denna hyperlänk får resenären följande information:

XY har tecknat skydd vid obestånd hos YZ [den enhet som ansvarar för skyddet vid obestånd, t.ex. en garantifond eller ett försäkringsbolag].

Resenärer får kontakta denna enhet eller, i tillämpliga fall, den behöriga myndigheten (kontaktuppgifter – inklusive namn, besöksadress, e-postadress och telefonnummer) om resetjänsterna inte tillhandahålls till följd av XY:s obestånd.

Anmärkning: Detta skydd vid obestånd gäller inte avtal med andra parter än XY, som kan fullgöras trots XY:s obestånd.

Direktiv (EU) 2015/2302 i den form som det har införlivats i relevant nationell lagstiftning [HYPERLÄNK].

## BILAGA III

## Jämförelsetabell

Direktiv 90/314/EEG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2.1	Artikel 3.2 och artikel 2.2 a
Artikel 2.2	Artikel 3.8
Artikel 2.3	Artikel 3.9
Artikel 2.4	Artikel 3.6
Artikel 2.5	Artikel 3.3
Artikel 3.1	Utgår
Artikel 3.2	Utgår, dock har huvuddelarna införlivats i artiklarna 5 och 6
Artikel 4.1 a	Artikel 5.1 f
Artikel 4.1 b	Artikel 5.1 h, artikel 7.2 d och f och artikel 7.4
Artikel 4.2 a	Artikel 7.2
Artikel 4.2 b	Artikel 5.3 och artikel 7.1 och 7.4
Artikel 4.2 c	Utgår
Artikel 4.3	Artikel 9
Artikel 4.4	Artikel 10
Artikel 4.5	Artikel 11.2 och 11.3
Artikel 4.6	Artikel 11.2, 11.3 och 11.4 samt artikel 12.3 och 12.4
Artikel 4.7	Artikel 13.5, 13.6 och 13.7
Artikel 5.1	Artikel 13.1
Artikel 5.2	Artikel 14.2, 14.3 och 14.4 och artikel 16
Artikel 5.3	Artikel 23.3
Artikel 5.4	Artikel 7.2 e och artikel 13.2
Artikel 6	Artikel 13.3
Artikel 7	Artikel 17 och artikel 18
Artikel 8	Artikel 4
Artikel 9.1	Artikel 28.1
Artikel 9.2	Artikel 28.4
Artikel 10	Artikel 31
Bilaga, led a	Artikel 5.1 a i
Bilaga, led b	Artikel 5.1 a ii
Bilaga, led c	Artikel 5.1 a iii

11.12.2015

 SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 326/33

Direktiv 90/314/EEG	Detta direktiv
Bilaga, led d	Artikel 5.1 e
Bilaga, led e	Artikel 5.1 a i
Bilaga, led f	Artikel 5.1 a v
Bilaga, led g	Artikel 5.1 b
Bilaga, led h	Artikel 5.1 c och artikel 10.1
Bilaga, led i	Artikel 5.1 d
Bilaga, led j	Artikel 7.2 a
Bilaga, led k	Artikel 13.2



# Statens offentliga utredningar 2023

---

## Kronologisk förteckning

---

1. Skärpta straff för flerfaldig brottslighet. Ju.
2. En inre marknad för digitala tjänster – ansvarsfordelning mellan myndigheter. Fi.
3. Nya regler om nödlidande kreditavtal och inkassoverksamhet. Ju.
4. Posttjänst för hela slanten. Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst. Fi.
5. Från delar till helhet. Tvångsvården som en del av en sammanhållen och personcentrerad vårdkedja. S.
6. En lag om tilläggs-skatt för företag i stora koncerner. Fi.
7. På egna ben. Utvecklad samverkan för individers etablering på arbetsmarknaden. A.
8. Arbetslivskriminalitet – arbetet i Sverige, en bedömning av omfattningen, lärdomar från Danmark och Finland. A.
9. Ett statligt huvudmannaskap för personlig assistans. Ökad likvärdighet, långsiktighet och kvalitet. S.
10. Tandvårdens stöd till våldsutsatta patienter. S.
11. Tillfälligt miljötillstånd för samhällsviktig verksamhet – för ökad försörjningsberedskap. KN.
12. Förstärkt skydd för demokratin och domstolarnas oberoende. Ju.
13. Patientöversikter inom EES och Sverige. S.
14. Organisera för hållbar utveckling. KN.
15. Förnybart i tanken. Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi. LI.
16. Staten och betalningarna. Del 1 och 2. Fi.
17. En tydligare bestämmelse om hets mot folkgrupp. Ju.
18. Värdet av vinden. Kompensation, incitament och planering för en hållbar fortsatt utbyggnad av vindkraften. Del 1 och 2. KN.
19. Statlig forskningsfinansiering. Underlagsrapporter. U.
20. Förbud mot bottenfrålning i marina skyddade områden. LI.
21. Informationsförsörjning på skolområdet. Skolverkets ansvar. U.
22. Datalagring och åtkomst till elektronisk information. Ju.
23. Ett modernare socialförsäkringsskydd för gravida. S.
24. Etablering för fler – jämställda möjligheter till integration. A.
25. Kunskapskrav för permanent uppehållstillstånd. Ju.
26. Översyn av entreprenörsansvaret. A.
27. Kamerabevakning för ett bättre djurskydd. LI.
28. Samhället mot skolattacker. U.
29. Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? S.
30. Ett trygghetssystem för alla. Nytt regelverk för sjukpenninggrundande inkomst. S.
31. Framtidens yrkeshögskola – stabil, effektiv och hållbar. U.
32. Biometri – för en effektivare brottsbekämpning. Ju.
33. Ett förbättrat resegarantisystem. Fi.

# Statens offentliga utredningar 2023

## Systematisk förteckning

---

### Arbetsmarknadsdepartementet

På egna ben.

Utvecklad samverkan för individers etablering på arbetsmarknaden. [7]

Arbetslivskriminalitet – arbetet i Sverige, en bedömning av omfattningen, lärdomar från Danmark och Finland. [8]

Etablering för fler – jämställda möjligheter till integration. [24]

Översyn av entreprenörsansvaret. [26]

### Finansdepartementet

En inre marknad för digitala tjänster – ansvarsfördelning mellan myndigheter. [2]

Posttjänst för hela slanten. Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst. [4]

En lag om tilläggsskatt för företag i stora koncerner. [6]

Staten och betalningarna. Del 1 och 2. [16]

Ett förbättrat resegarantisystem. [33]

### Justitiedepartementet

Skärpta straff för flerfaldig brottslighet. [1]

Nya regler om nödlidande kreditavtal och inkassoverksamhet. [3]

Förstärkt skydd för demokratin och domstolarnas oberoende. [12]

En tydligare bestämmelse om hets mot folkgrupp. [17]

Datalagring och åtkomst till elektronisk information. [22]

Kunskapskrav för permanent uppehållstillstånd. [25]

Biometri – för en effektivare brottsbekämpning. [32]

### Klimat- och näringslivsdepartementet

Tillfälligt miljötillstånd för samhällsviktig verksamhet – för ökad försörjningsberedskap. [11]

Organisera för hållbar utveckling. [14]

Värdet av vinden. Kompensation, incitament och planering för en hållbar fortsatt utbyggnad av vindkraften. Del 1 och 2. [18]

### Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Förnybart i tanken. Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi. [15]

Förbud mot bottenrålning i marina skyddade områden. [20]

Kamerabevakning för ett bättre djurskydd. [27]

### Socialdepartementet

Från delar till helhet. Tvångsvården som en del av en sammanhållen och personcentrerad vårdkedja. [5]

Ett statligt huvudmannaskap för personlig assistans. Ökad likvärdighet, långsiktighet och kvalitet. [9]

Tandvårdens stöd till våldsutsatta patienter. [10]

Patientöversikter inom EES och Sverige. [13]

Ett modernare socialförsäkringsskydd för gravida. [23]

Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? [29]

Ett trygghetssystem för alla. Nytt regelverk för sjukpenninggrundande inkomst. [30]

## **Utbildningsdepartementet**

Statlig forskningsfinansiering.

Underlagsrapporter. [19]

Informationsförsörjning på skolområdet.

Skolverkets ansvar. [21]

Samhället mot skolattacker. [28]

Framtidens yrkeshögskola

– stabil, effektiv och hållbar. [31]