

Justitiedepartementet
Enheten för familjerätt och allmän
förmögenhetsrätt

ju.L2@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Er beteckning: Ju2016/06139/L2

Göteborg 2016-12-19

Ny paketreselag

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.

Svensk Sjöfart är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

Bakgrund

Resenärer köper allt oftare resor som man kombinerar själv via internet. Det har lett till osäkerhet om vilka regler som gäller för resorna och vilket skydd resenärerna har om resorna ställs in som en konsekvens av att den som ansvarar för dem är på obestånd.

Det svenska förslaget bygger på EU:s nya paketresedirektiv. Medlemsländernas möjligheter till nationella särbestämmelser är synnerligen begränsade då det är ett så kallat fullharmoniserat direktiv. Förslagen paketreselag innefattar inga särbestämmelser.

Förslagets huvudinnehåll är:

- **Paketresedefinitionen vidgas.** Vidgningen innebär t ex att en resenär som digitalt köper en transport och då blir länkad till en annan leverantörs hemsida där personuppgifter vidarebefordras ska klassas som paketresa. Många resor som tidigare klassats som paketliknande resor kommer med den nya striktare lagen att klassas som paketresor.
- **Informationskravet stärks.** Den information som resenären måste få innan avtal träffas respektive innan avresa tydliggörs. Arrangören måste lämna ett standardiserat informationsformulär till köparen av paketresan.
- **Kopplade researrangemang,** i direktivet kallade sammanlänkade researrangemang, är inte paketresor. En aktör som underlättar resenärens köp av resepaketdelar från olika näringsidkare kan vara skyldig att ställa resegaranti och informera om att en paketresa inte köpts varför skydd enligt paketreselagen inte erbjuds. Resepaketdelar kan då omfatta annat än resa och logi såsom evenemangsbiljetter och cykelhyra.
- **Resegarantin** ska inkludera reglering av återbetalning om resan ställs in till följd av händelse hos näringsidkaren såsom konkurs.

Lagen ska vara antagen den 1 januari 2018 och tillämpas från den 1 juli 2018.

Synpunkter

Sverige ligger före

De nya reglerna fokuserar företag som bedriver försäljning i digitala kanaler och som erbjuder kunden merförsäljning via kopplingar till andra företag. För att effektiviseringspotentialen som den samhällsomvälvande digitaliseringstrenden ska kunna nyttjas bör lagar och regelverk uppmuntra och välkomna de digitala försäljningskanalerna.

Svensk Sjöfart är positivt inställda till utvecklandet av regelverk som är globala eller, åtminstone, EU-gemensamma som i detta fall. Konsumentskyddet i dagens paketreselag är starkare i Sverige/Norden jämfört med övriga EU. Gemensamma lösningar är att föredra framför nationella sär lösningar i synnerhet för att kunna hantera problem som inte är landsspecifika och när marknaden, varken från ett utbuds- eller efterfrågeperspektiv, inte känner geografiska gränser. Ambitionen, att paketreselagen ska vara lika inom EU, är god och vi välkomnar den. Det är emellertid viktigt att svensk lagstiftning, även om intentionerna är goda, inte ser det EU-gemensamma som en lägsta bas varpå man lägger en striktare svensk tolkning, även om direktivet ger utrymme för detta i vissa avseenden.

Definiera begreppet kryssning

Näringsidkare inom den mycket breda och vagt definierade paketresebranschen kan vara av mycket olika karaktär. I vissa fall har man researrangemang som den som åsyftas i lagen som huvudverksamhet och i andra fall är de en biverksamhet. Omfattningen och karaktären på näringsidkarnas verksamhet varierar också stort. Kryssningar kommer, som vi tolkar texten, i regel att omfattas av den nya, vidare, definitionen av vad som utgör en paketresa. För svenska rederier, som är internationellt sett välkända för att ha höga ambitioner och följa gällande regelverk, är det mycket viktigt att man vet exakt vilka regler som gäller. Så är inte fallet med föreslagen text!

Otydligheten i vad som är att betrakta som en kryssning är stor och det saknas en tydlig definition. Det är viktigt att begreppet definieras väl för både resenärer och rederier/researrangörer så att man vet exakt vad man har att förhålla sig till. En vanlig definition av en kryssning är "en resa på fartyg där ändamålet inte direkt är att nå en viss destination". Det viktiga med en kryssning är med denna definition *resan* och inte destinationen. Det är inte ens nödvändigt att kryssningsfartyget angör en annan hamn än den fartyget avgick ifrån. Svensk Sjöfart menar vidare att det är viktigt att förtydliga vad som avses med begreppet kryssning och hur detta ska skiljas från "inkvartering som utgör en integrerad del av passagerartransport". Svensk Sjöfart stöder den gängse definition som ges ovan, dvs. syftet med resan ska beaktas vid bedömningen av om en kryssning föreligger.

Orimliga informationskrav driver kostnader

Det finns i texten dels ett krav om att lämna generell information men också exakt information avseende t ex tillgänglighet för funktionshindrade. Att lämna exakt information kräver exakt kunskap om typen av funktionshinder vilket inte alltid är möjligt att få från resenären då hen inte har skyldighet att lämna denna information. Det är viktigt att kraven blir dubbelriktade. Det föreslås också fullständig informationsskyldighet avseende pass- och visumregler för resenären. Detta krav bör, som tidigare, begränsas till EES-medborgare och inte gälla oavsett nationalitet. Dessa praktiskt sett omöjliga informationskraven kommer att vara direkt kostnadsdrivande för näringsidkaren. Fler restyper än tidigare kommer dessutom att omfattas när begreppet paketresa vidgas.

Resegaranti

Resegaranti är viktigt för att skydda konsumenterna vid oförutsedda händelser och oseriös reseverksamhet. Emellertid ställer resegarantin mycket stora krav på bl a rederier att binda kapital. Tillsammans med det ökade informationskravet, enligt nedan, så drabbas en hårt konkurrensutsatt

och prispressad näring av ytterligare pålagor. Resegarantin är föremål för separat remiss varför Svensk Sjöfart inte lämnar detaljerade synpunkter på resegarantin i denna remiss.

Oproportionerlig sanktion driver kostnader

Svensk Sjöfart menar att rederier m fl som berörs av den nya lagen riskerar att drabbas hårt ekonomiskt på en marknad där det av konkurrensskäl är svårt att ekonomiskt kompensera genom prisökningar för resan. För att säkerställa att ett regelverk följs är ett effektivt sanktionssystem välkommet. Omsättning och resultat är vitt skilda saker. I texten står det att sanktionsavgiften "ska dock inte kunna överstiga tio procent av näringsidkarens omsättning närmast föregående räkenskapsår". Omsättningen i ett rederi är ofta väldigt hög till följd av att stora ekonomiska värden är involverade utan att för den sakens skull vara kopplat till näringsidkarens resultat. Sanktionsavgifter är kostnadsdrivande för näringsidkaren och när de baseras på omsättning riskerar de att äventyra näringsidkarens fortsatta existens. Detta kan utgöra ett etableringshinder för ny verksamhet. Utbudet till kund skulle minska och lagen skulle, trots intentionerna att underlätta och skapa ett bättre läge för resenären, riskera att ge motsatt effekt. Förutsättningar, krav och sanktioner i förhållande till näringsidkarens möjlighet till kontroll inte är proportionerliga i förslaget.

Svensk Sjöfart finner det ytterst bekymmersamt att föreslagen paketreselag direkt och indirekt driver kostnader för näringsidkaren inom resebranschen eftersom ökade kostnaderna minskar transporttjänstens attraktivitet och mobiliteten hämmas.

Resans syfte

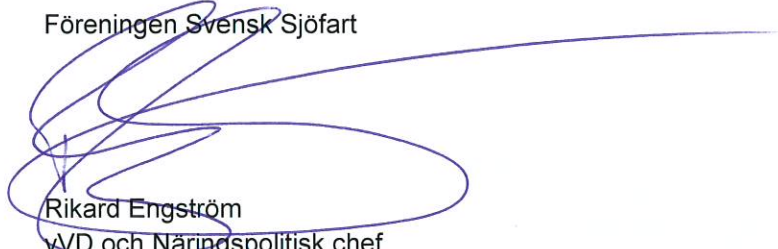
Svensk Sjöfart menar att lagens tillämpning enligt 2§ borde justeras från en 24 timmarsgräns till 48 timmar. Anledningen är att en resa på ett fartyg över natt i regel inkluderar sovmöjlighet i hytt. Resenären kan då vistas på destinationsorten över dagen och ta returresa på kvällen utan övernattnings på orten. Detta borde, enligt vår mening, inte klassas som en paketresa då det är en transport i syfte att arbeta/besöka orten i fråga under en kortare tid.

En hårt konkurrensutsatt marknad

Svensk Sjöfarts medlemsrederier är undantagslöst måna om att tillhandahålla en attraktiv tjänst till sina kunder. Detta ligger i linje med samhällets ambitioner om att skapa ett tillgängligt samhälle inom ramen för en hållbar utveckling. Detta gäller oavsett om kunden är en större fraktköpare eller en enskild resenär. Aktörerna måste därför ständigt utveckla, marknadsanpassa och kommunicera sitt erbjudande till kunden på den internationellt sett mycket hårt konkurrensutsatta marknaden. För att bedriva verksamheten på ett framgångsrikt sätt och därmed bidra till nationella målsättningar inom besöksnäringen avseende sysselsättning och tillväxt måste förutsättningarna vara goda. Den nya paketreselagen innefattar bra delar i detta, inte minst genom att regelverket harmoniseras inom hela EU, men om en näringsidkare måste ta ansvar för händelser som ligger bortom dess kontroll ökar risktagandet. I synnerhet är otydligheten i vad som definieras som kryssning och de kostnadsdrivande förslagen som riskerar att snedvrider konkurrensen och minskar utbudet olyckliga.

Göteborg den 19 december 2016

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström
VD och Näringspolitisk chef