

Finansdepartementet

Avdelningen för offentlig förvaltning,
Konsumentenheten

Thomas Carlsson

fi.ko@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Er beteckning: Fi2016/04295/KO

Göteborg 2017-03-17

Ny resegarantilag, SOU 2016:84

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.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. Detta yttrande bör därför läsas mot bakgrund av vårt yttrande angående Ny Paketreselag (Ju2016/06139/L2).

FSS välkomnar den nya resegarantilagens ambition om att reducera företagets direkta och indirekta kostnader relaterade till resegarantier. Fokus i den nya resegarantilagen är att ge lämplig garanti för resenärer när researrangören inte kan fullgöra sina plikter till följd av insolvens. Detta föreslås ske genom en så kallad öppen lösning där det blir möjligt att tillhandahålla insolvensskydd i olika former. Resegaranti, som är samlingsnamnet för de olika typerna av insolvensskydd, behövs för att skydda konsumenterna vid oförutsedda händelser och oseriös reseverksamhet. Även den nya resegarantin kommer att ställa stora, om än mindre än tidigare, krav på bl a rederier att binda kapital. Den nya resegarantilagen ska träda ikraft från 1 juli 2018.

Två av de områden som FSS belyste som bristfälliga i remissyttrandet över paketreselagen är högst relevanta även för resegarantilagen. Dessa är:

- Kryssningsbegreppet bör definieras tydligt för att resenärer och rederier/researrangörer ska veta vad man har att förhålla sig till. 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.

Därför är det mycket olyckligt att otydligheten i vad som är att betrakta som en kryssning är stor.

- Det är olyckligt att lagen fokuserar resans längd och innefattande av inkvartering snarare än resans syfte. En resa på ett fartyg över natt inkluderar i regel sovbarhet i hytt. När på dygnet resan sker borde spela mindre roll än resans syfte. Med nuvarande formulering fokuserar man medel snarare än mål. Lagens tillämpning borde därför, menar FSS, gälla resor som är minst 48 timmar långa.

Dessutom menar FSS att:

- Den mer öppna lösning (som möjliggör tillhandahållandet av insolvensskydd i olika former) som förslås resulterar enligt utredningen i minskade direkta och indirekta kostnader för företagen. Detta är förstås mycket välkommet. FSS uppfattar den nya Resegarantilagen som strävande mot ett funktionsbaserat regelverk snarare än ett detaljstyrt vilket är rätt i tiden.
- För att säkerställa att ett regelverk följs är ett effektivt sanktionssystem välkommet. För att utvecklingen ska gå åt rätt håll måste regelbrottsstraff premieras. Sanktionsavgiften som föreslås införas måste baseras på företagets nettoomsättning och inte den förmedlade omsättningen. 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 utbud till marknaden.
- FSS menar att lagstiftningen bör se i princip likadan ut i alla EUs medlemsländer. I många sammanhang, bl a avseende sjöfart och konsumenträttigheter, ligger Sverige långt framme. Sverige bör undvika att gå längre än vad man gör i andra medlemsstater avseende kraven på företagen inom områdena resegaranti och paketresor för att inte hämma svenska företags internationella konkurrenskraft.

Sammantaget menar FSS att den nya resegarantilagen i huvudsak är ett välkommet steg i rätt riktning men att vissa justeringar och förtydliganden skulle göra den tydligare.

Därigenom kan tvister avseende olika tolkningar av lagen undvikas.

Göteborg den 17:e mars 2017

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström

vVD och Näringspolitisk chef