



Justitiedepartementet  
Email till [ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)  
cc till [ju.L3@regeringskansliet.se](mailto:ju.L3@regeringskansliet.se)

Referens: Ju2024/00147

Långfredagen den 29 mars 2024

### *Remissvar*

SAS bedriver idag flygtrafik på tretton flygplatser i Sverige, varav den största delen av trafiken utgår från Arlanda. SAS har under en normal dag cirka 200 avgångar till/från och inom Sverige samt står för drygt 30 procent av Sveriges flygkapacitet.

SAS avger härmed vårt remissvar avseende förslag om ny EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter.

### *SAS synpunkter i korthet:*

- *SAS välkomnar rent generellt en ökad harmonisering gällande passagerares rättigheter mellan de olika transportslagen.*
- *SAS välkomnar tydliga riktlinjer gällande ansvaret för så kallade passagerare med reducerad mobilitet ("PRM") och hur dessa ska hanteras vid så kallade multimodala resor. Transportövergripande regler är viktigt dels för passagerarna men också för oss som enskild transportör.*
- *SAS anser att det svenska tillsynsansvaret kopplat till passagerares rättigheter i samband med detta bör förtydligas. Idag är ett flertal myndigheter inblandade i tillsynen vilket kan leda till parallella processer och ökad administration för flygbolagen. Exempelvis hanterar idag både Konsumentverket och Diskrimineringsombudsmannen ("DO") ärenden kopplade till PRM.*
- *När det gäller frågan om paketresor och återbetalning hänvisar SAS till vårt tidigare remissvar angående "Ett förbättrat resegarantisystem".*

SAS har länge efterfrågat en mer omfattande revidering av flygpassagerares rättigheter inom EU. Moderna EU-gemensamma och transportneutrala regler är det som på riktigt kan öka tryggheten för passagerarna och övriga inblandade aktörer.

SAS kommer genom IATA att lämna mer omfattande synpunkter på förslagen i sin helhet och står till förfogande vid eventuella behov av förtydliganden.

För Sveriges vidkommande vill SAS också lyfta följande frågeställningar

Tillsynen över förordning 1106/2007 ("PRM-förordningen") delas i dag mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket. Samtidigt förekommer det att passagerare som lyder under PRM-förordningen anmäler upplevda missförhållanden till DO som inlett tillsynsärenden över samma bestämmelser som Konsumentverket utövar tillsyn över. Detta skapar minskad förutsägbarhet och ökad rättsosäkerhet då flygbolags förfaranden förefaller kunna vara i enlighet med PRM-förordningen men samtidigt stå i konflikt med nationell diskrimineringslagstiftning. Parallell tillsyn riskerar att leda till en snedvridande "nationalisering" av PRM-förordningen. Detta skapar också administrativt merarbete för flygbolagen samtidigt som dubbla myndighetsresurser läggs av på tillsyn av samma sak. Om revisionen av PRM-förordningen t ex ska innebära att flygbolag ska rapportera hur många klagomål som de mottagit blir det naturligtvis av stor vikt att de nationella myndigheterna säkerställer att klagomål räknas (och tillsyn sker) på samma sätt i de olika medlemsstaterna. SAS menar därför att det svenska tillsynsansvaret för PRM-förordningen måste förtydligas. Detta också för att säkerställa att passagerare vänder sig till rätt tillsynsmyndighet.

Beträffande förordning 261/2004 ("261") vill SAS återigen lyfta fram att 261 saknar reklamations- och preskriptionsbestämmelser (dessa ska bestämmas enligt nationell rätt). För svenskt vidkommande saknas i sin tur preskriptionsbestämmelser, även om Högsta domstolen i NJA 2018 s 127 konstaterat att en reklamation måste göras inom skälig tid. Den nuvarande ordningen innebär att passageraruppgifter måste sparas under mycket lång tid (jfr GDPR). SAS menar att lagstiftaren snarast bör införa en preskriptionsbestämmelse för krav enligt 261, förslagsvis motsvarande de preskriptionsbestämmelser som gäller enligt Montrealkonventionen. SAS noterar att Danmark och Norge har preskriptionsbestämmelser (även om frågan om det är två eller tre års preskription ligger för prövningstillstånd hos Högsta domstolen i Norge).

Vad gäller 261 vill SAS slutligen lyfta fram det exceptionellt stora antalet domstolsprocesser som förekommer med anledning av krav enligt 261. Vid tingsrätten i Köpenhamn är över 40 % av målen relaterade till 261 och det har tvingat lagstiftaren i Danmark att agera. Även mängden 261-processer vid t ex Attunda tingsrätt är väldigt omfattande. SAS vill därför lyfta fram att den nuvarande ordningen inte är långsiktigt acceptabel. Det kan inte vara meningen att domstolarna ska ägna en stor del av sitt arbete åt passagerarrättigheter. 261 leder till stora kostnader för flygbolagen, har inte nämnvärt lett till förbättring av trafikregulariteten och har också resulterat i stora samhällskostnader för domstolsprocesser. SAS menar att en tydligare och mer enhetlig lagstiftning också skulle innebära betydande samhällsekonomiska besparingar där domstolar och andra nationella tvistelösningsorgan kan lägga sina resurser på andra frågor.

SAS genom,

Rikard Steinholtz

Head of Public Affairs and Infrastructure Sweden