



Utrikesdepartementet
Enheten för internationell handelspolitik
och EU:s inre marknad, Globala regler

Kopia: Infrastrukturdepartementet,
Transportstyrelsen, Tullverket

Stockholm 2019-10-09

Ref UD2019/09373

Yttrande över ”Översyn av vissa bestämmelser om tullbestämmelser” (DS 2019:11)

Svenska Flygbranschen (SFB) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen, en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv. SFB har drygt 90 anslutna företag med totalt cirka 10 000 anställda. Våra medlemsföretag representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, service- och underhåll samt marktjänster.

Sammanfattning

SFB framför sin oro över förslagets konsekvenser och dess påverkan på den svenska flygnärigen. Vi anser att utredningen brister i vissa hänseenden. SFB avstyrker därför förslaget i dess nuvarande form.

Utredningen brister såtillvida att det saknas en tydlig motivering till den aktuella avgränsningen där tolkningen görs utifrån förordning (EG) nr 1186/2009¹ i kombination med konventionen om internationell civil luftfart (s.k. Chicagokonventionen), bilaga 9. En jämförelse med implementeringen av aktuella regelverk i övriga EU-stater bör göras.

Inte heller beskrivs vilka sysselsättningskonsekvenser förslaget skulle komma att få. Exempelvis framgår det endast kortfattat (s.60) att: ”*Detta kommer att medföra ökade kostnader för de mottagare som inte längre är berättigade till tullfrihet, såsom flygskola, luftfartsmyndighet och annan förvaltning för flygplats.*”

Någon bedömning av vilka kostnader som uppstår eller hur de fördelas inom flygnärigen finns egentligen inte. Istället nämns endast kortfattat (s.73): ”*Med tanke på att luftfartsutrustning enligt det underlag som Tullverket tagit fram utgör dyrbar material torde det röra sig om stora summor.*” Utredningen saknar kostnadsuppskattningar samt en konsekvensanalys av på vilket sätt den föreslagna regleringen skulle påverka antalet anställda och omsättning för flygnärigen i Sverige.

Det fortsatta beredningsarbetet

SFB uttrycker sin fulla förståelse för att svensk lagstiftning kan kräva anpassning till gällande EU-rätt. Därför uppmanar SFB Regeringskansliet att inom ramen för det fortsatta arbetet med ändring av lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. och i förordningen (1994:1605) om tullfrihet

¹ Rådets förordning (EG) nr 1186/2009 av den 16 november 2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse





m.m. att närmre involvera Tullverket, Transportstyrelsen och branschen. Sverige behöver ett regelverk som är EU-harmoniserat utan att ställa upp fler hinder och pålagor än övriga EU-stater.

SFB vill uppmärksamma Utrikesdepartementet om att den svenska flygbranschen och flygindustrin bidrar med omkring 90 000 arbetstillfällen och cirka 75 miljarder till svensk BNP.²

SFB vill särskilt framhålla att en konkurrenskraftig svensk flygnäring är beroende av hela värdekedjan. Inom luftfart omfattar det olika typer av företag, t.ex. flygplatser, flygskolor, flygtrafikledning, flygbolag samt företag inom service- och underhållsverksamhet och markttjänster. Bredden av aktörer utgör ett sammanhållet kluster som är avgörande för flygets kompetensförsörjning samt i förlängningen samhällets beredskap. Våra medlemsföretag är beroende av konkurrenskraftiga skatter och avgifter.

Specifika synpunkter och frågeställningar

SFB uttrycker sin oro för på vilket sätt den föreslagna regleringen medför ökade kostnader för flygskolor. Flygutbildning bedrivs idag på flera platser i Sverige, bl.a. i Västerås. Flygskolorna har internationell profil och lockar elever från omvärlden till Sverige. Utbildningsmöjligheterna som flygskolorna erbjuder är mycket viktiga för möjligheten att upprätthålla en stark nationell flygnäring med bred kompetens.

SFB önskar klarhet i hur förslaget påverkar flygverkstäder. Enligt avsnitt 10.4 ”Utredningens förslag” ska kretsen av subjekt vilka kan medges tullfrihet inskränkas och särskild vikt läggs vid lufttrafikföretag. Ett lufttrafikföretag är enligt EU-rätten³ definierat som ”ett företag med en giltig operativ licens eller motsvarande”. SFB undrar vad som kommer att gälla för flygverkstäder, såväl sådana som är en del av flygbolagens verksamhet som externa fristående flygverkstäder.

I Sverige finns flera flygverkstäder som arbetar med olika typer av service- och underhållsverksamhet liksom ombyggnationer av luftfartyg. Flygverkstäder är mycket viktiga för det svenska flygklustret samt för arbetstillfällen inom branschen. Flygverkstäder är en kunskapsintensiv, specialiserad och internationellt konkurrensutsatt verksamhet som kräver gedigen kompetens och tillstånd från relevanta myndigheter. Vanligen är en flygverkstad specialiserad på en eller flera typer av luftfartyg.

Idag är reservdelar från tredje land med ett luftvärdighetsintyg, från EASA eller FAA, vanligen tullbefriade. Det gäller ofta dyrare reservdelar som med en ny tullsats skulle bli avsevärt kostnadshöjande. I en situation då en komponent skickas för reparation till Sverige från tredje land för att sedan returneras – vad gäller t.ex. då?

² Enligt Intervista, Economic impact of European airports (2015), återgiven i En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem (januari 2017):

<https://www.regeringen.se/49005b/contentassets/661596dee93f47f397f45dfb59bb9171/en-svensk-flygstrategi---for-flygets-roll-i-framtidens-transportsystem.pdf>

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)





I förekommande fall flygs luftfartyget till Sverige från tredje land för service varpå reservdelar och komponenter skickas till flygverkstaden. Utrustningen tas då endast in i Sverige av den anledningen att flygverkstaden finns här. Reservdelen eller komponenten monteras i Sverige men luftfartyget används inte nödvändigtvis här. Våra medlemsföretag ser betydande svårigheter administrativt för hur eventuell tull ska kunna faktureras vidare till slutkund.

Om ytterligare tull kommer att krävas på delar till luftfartyg ser SFB ytterligare potentiella problem. Vi ser en risk för snedvriden konkurrens där flygoperatörer av t.ex. helikoptrar producerade i EU (t.ex. Airbus, Leonardo, Cuimbal, PZL) får en konkurrensfördel. Vi ser också en risk för potentiell outsourcing av flygverkstäder. Luftfartyg är mobila och det skulle därmed bli lönsamt att flyga dem till andra stater utanför EU för större genomgång eller modifieringar. En sådan utveckling skulle resultera i lägre skatteintäkter för Sverige samt minskad sysselsättning inom flygverkstäder, som på sikt skulle leda till kompetensförlust inom landet.

I avsnitt 10.6 "Kontroll av förutsättningar för tullfrihet" framgår att kravet kommer att ligga på lufttrafikföretaget att skapa möjlighet för Tullverket att på ett inte alltför komplicerat eller tidskrävande sätt få den information som behövs vilket tyder på att den administrativa bördan av förslaget läggs på företaget.

SFB vill också framhålla att luftfartyg vanligen används för både inrikes- och utrikestrafik inom ramen för flygbolagets trafikprogram och verksamhet.

SFB har förståelse för att materialet är både komplex och tidvis svårtolkat och därför står vi naturligtvis till Utrikesdepartementens förfogande för ytterligare frågor eller förtydliganden.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe, branschchef

