

Kopia till

Infrastrukturdepartementet

Utrikesdepartementet

## Översyn av vissa bestämmelser om tullfrihet, Ds 2019:11

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men saknar en analys av konsekvenserna av förslaget att flygskolor inte får fortsatt tullfrihet samt att luftfartsutrustning som importeras mot bakgrund av behov hos verkstäder och flygbolag inte omfattas av förslaget. Transportstyrelsen ser en risk för att det uppstår konkurrensnackdelar för svenska företag på den gemensamma marknaden och rekommenderar därför att det genomförs en omvärldsanalys. Vidare har Transportstyrelsen synpunkter på hur Tullverket föreslås få kunskap om befintliga bilaterala luftfartsavtal samt utredningens uppgifter om avtalens antal och innehåll.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### Förslagen som rör tullfrihet för luftfartsutrustning

Luftfartsutrustning ska också omfattas av tullfriheten enligt rekommendationerna i bilaga 9 till Chicagokonventionen. Detta är praxis bland de konventionsslutande staterna redan idag. Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen kommer ha stora konsekvenser för verkstäder som ofta importerar luftfartsutrustning. Verkstäderna måste på kort varsel snabbt kunna ta in sådan utrustning som de har behov av för att upprätthålla flygtrafiken till och från Sverige. Det förekommer även att utländska flygbolag förlägger tungt underhåll av flygplan till svenska flygverkstäder. En stor del av verkstädernas utrustning och reservdelar är import som sker från USA och Europa. Exempelvis är enligt uppgift från en verkstad 97,7 procent av utrustningen importerad från USA eftersom verkstaden i fråga är generalagent i Europa för en amerikansk flygplanstillverkare. Enligt en annan verkstad består hela dess kundunderlag av enbart utländska kunder och verkstaden riskerar att tappa alla sina kunder om förslaget realiserar eftersom utländska verkstäder då skulle kunna etablera sig i Sverige, såsom företag med centrallager i en annan EU-stat som skulle kunna ta in sin

import till centrallagret i hemstaten och sedan flytta luftfartsutrustningen inom unionen tullfritt.

Vi ser ett flertal sannolika konsekvenser med en tull på detta område:

- Utifrån en konkurrenssituation riskerar svenska verkstäder att tappa utländska kunder vilket skulle kunna få till följd att Sverige utarmas på kompetens och antalet verkstäder i landet. Det skulle i så fall skapa en sneddriven konkurrens.
- Utländska flygbolag som är beroende av svenska verkstäder riskerar vid behov av oplanerat underhåll att utsättas för längre uppehåll i Sverige i väntan på varor som förtullas, med ökade kostnader som följd. Sådana väntetider skulle även drabba eventuella passagerare.
- Det är oklart i vilken omfattning en verkstad skulle kunna debitera tullavgiften vidare till sin kund. De faktiska kostnader man skulle få är inte kända och det framgår inte heller av utredningen vilka typiska kostnader det kan röra sig om.
- Det finns en risk för att en marknad som är av stor betydelse även vid en krisituation slås ut. Det kan handla om så pass stora kostnader att ett bolag som SAS väljer att förlägga sitt tunga underhåll till andra nordiska nav såsom Köpenhamn, Oslo eller någon annanstans i Europa.
- Sverige riskerar att minimera antalet svenska marknadsaktörer eller helt förlora dem, och därmed förlora kompetens för att driva fram innovationer inom underhåll och konstruktion såsom elektrifiering av flygplan.

Transportstyrelsen bedömer vidare att den föreslagna regleringen skulle kunna medföra stora konsekvenser för flygskolor. Skolorna omfattas av tullfriheten idag men Transportstyrelsen har ingen kunskap om i vilken omfattning tullfriheten nyttjas eller vilken typ av kostnader en avsaknad av tullfrihet skulle innebära för skolorna. Det kan dock röra sig om stora investeringar, till exempel vid köp av flygsimulatorer. Vi har informerat flygskolorna om remissen för att de ska kunna ta del av den och bedöma konsekvenserna för egen del.

Transportstyrelsen saknar en analys av hur andra stater har införlivat den aktuella rådsförordningen, bland annat i ljuset av rekommendationer i bilaga 9 till Chicagokonventionen. Myndigheten rekommenderar att en sådan omvärldsanalys genomförs, i syfte att undvika att det uppstår konkurrensnackdelar för svenska företag på den gemensamma marknaden.

**Förslagen som rör tullfrihet med anledning av ingångna avtal**

Enligt utredarens förslag krävs för tullfrihet att importen sker av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland som är avtalspart i Chicagokonventionen och att Sverige har ingått ett bilateralt avtal med detta tredjeland om ömsesidig

förmån. Vad gäller kravet på bilateralt avtal ställer Transportstyrelsen sig frågande till om det är en korrekt tolkning av artikel 128.1 g) i den aktuella rådsförordningen. Man skulle kunna tolka det som att redan genom att tillträda Chicagokonventionen har de konventionsslutande staterna träffat en sådan överenskommelse som artikeln talar om. 4.42 och 4.44 är visserligen bara rekommendationer, men bör följas av staterna som utgångspunkt. Detta sker också enligt gällande praxis. Ingressen till rådsförordningen, skäl 5 och 6, tycker Transportstyrelsen ger visst stöd för en sån tolkning. Vår anförda tolkning stöds av att vi i Sverige inte har slutit bilaterala avtal med alla länder vars bolag trafikerar Sverige: en konventionsslutande stats kan alltså bedriva flygtrafik enbart mot basis av Chicagokonventionen. Vidare har EU i vissa fall horisontella avtal, exempelvis med USA, och där sådana finns fyller inte Sveriges bilaterala avtal någon funktion längre.

De bilaterala avtalen syftar därmed inte till att etablera den ömsesidiga förmånen utan handlar om att reglera frågor som trafikrättigheter, kapacitet (frekvenser), designeringen av flygbolag, förekomsten av codesharing osv. Transportstyrelsen rekommenderar att det sker en undersökning av hur artikel 128.1 g) tillämpas av andra stater i Europa, såsom de nordiska länderna samt exempelvis Frankrike och Tyskland.

Transportstyrelsen vill vidare upplysa om att de artiklar i avtalen som reglerar den ömsesidiga förmånen, artikel 6-8, är standardiserade och förekommer och är identiska i alla avtal. Detta innebär att Tullverket enbart behöver få veta ifall det finns ett avtal eller inte. Själva förekomsten av avtalet innebär att det som transporteras åtnjuter tullfrihet. Vissa avtal omfattas dessutom av sekretess intill dess att de är påskrivna men de är likväl gällande. Transportstyrelsen föreslår därför i stället att Tullverket och Transportstyrelsen tillsammans skapar en samarbetsform för att hantera bilaterala luftfartsavtal och samförståndsavtal, s.k. memorandums of understanding (MoU), för att underlätta informationsutbyte kring dessa frågor.

### Ekonomiska konsekvenser

Transportstyrelsen anser att det saknas en tillräckligt utvecklad konsekvensbeskrivning av utredningens förslag liksom att det saknas en jämförande beskrivning av hur andra stater har införlivat den aktuella rådsförordningen. Myndigheten delar i och för sig utredarens grundläggande bedömning men det saknas bland annat en bedömning av antalet aktörer som berörs och vilka kostnader och andra effekter av positiv eller negativ karaktär det kan handla om. Detta gör det omöjligt att bedöma om den föreslagna regleringen är proportionerlig i förhållande till den effekt som regleringen kommer att ha.

Vad gäller utredarens förslag att tillgängliggöra de bilaterala luftfartsavtalen för Tullverket skulle det kunna generera stora kostnader för Transportstyrelsen i form av systemutveckling, för det fall att en databas skulle tas fram där Tullverket skulle ges behörighet att ta del av innehållet. Det skulle också riskera att medföra andra problem med avseende på såväl direktåtkomst som sekretess. Eftersom Transportstyrelsen för fram ett annat förslag till lösning har vi inte sett ett behov att försöka utveckla sådana effekter. Med den lösning vi föreslår kommer Tullverket enkelt och till en rimlig kostnad att få den information de behöver för att kunna kontrollera förutsättningarna för tullfrihet.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektören Anita Johansson och strategen Katarina Wigler, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör