

Regeringskansliet
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över remiss om Promemoria om vissa skattefrågor

Transportstyrelsen har anmodats att lämna synpunkter på förslagen i ovanstående promemoria.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har i sak inget att erinra mot Finansdepartementets förslag redovisade i promemorian. Myndigheten uppfattar dock att vissa beskrivningar rörande konsekvenser för berörda lufttrafikföretag inte är helt korrekt återgivna i promemorian. Enligt myndighetens uppfattning bör kommande beslut bygga på en korrekt konsekvensbeskrivning.

Föreslagna ändringar kommer att medföra ett antal konsekvenser för de svenska lufttrafikföretagen, främst i negativ riktning. Det bör därför klargöras om det skulle vara tillräckligt att ändra ML så att undantaget inte är mer begränsat än motsvarande bestämmelse i direktivet.

Undantag från mervärdesskatt för luftfartyg

Myndigheten vill lämna nedanstående synpunkter och kommentarer avseende 16.3 i promemorian, som handlar om undantag från mervärdesskatt för luftfartyg, samt konsekvensanalysen av de föreslagna ändringarna i den delen.

Definition av kvalificerat undantag

I första stycket under rubriken ”Skälen för promemorians bedömning” anges att ”undantaget är kvalificerat, vilket innebär att den som omsätter varan eller tjänsten har rätt till återbetalning”. Meningen bör kompletteras så att det framgår att innebörden av ett kvalificerat undantag är att en säljare av varor och tjänster som inte ska lägga mervärdesskatt på försäljningen ändå ersätts för den ingående mervärdesskatten på sina inköp.

Antal lufttrafikföretag

Under rubriken ”effekter för företagen” anges att det idag finns 23 lufttrafikföretag som har drifttillstånd utfärdat av Transportstyrelsen. Detta är inte korrekt. Det finns totalt 37 lufttrafikföretag (flygbolag och helikopterbolag) som har drifttillstånd, varav 35 också har operativ licens. Transportstyrelsen bedömer att det endast är lufttrafikföretag som innehar både drifttillstånd och operativ licens som berörs av förslaget till ändring i 3 kap. 21 § ML.

Andel lufttrafikföretag som bedriver internationell trafik

Det anges att det enligt uppgifter från Transportstyrelsen från 2011 var tydligt för lufttrafikföretagen huruvida de i huvudsak flög nationellt eller internationellt. Detta är inte en korrekt tolkning av de uppgifter som Transportstyrelsen har tillhandahållit.

Vidare stämmer inte uppgiften att Transportstyrelsen har bedömt att cirka en femtedel av dessa är att klassa som lufttrafikföretag som huvudsakligen bedriver internationell trafik.

EU-domstolen har i mål C-382/02 angett att vid bedömningen av ett bolags internationella verksamhet i förhållande till dess inhemska verksamhet kan alla de måttenheter som möjliggör en uppskattning av den aktuella verksamheten beaktas, bland annat omsättning.

Den måttenhet som Transportstyrelsen har tillgång till är passagerarstatistik. Transportstyrelsen har dock bara tillgång till passagerar- och godsstatistik för lufttrafikföretag som trafikerar s.k. godkända flygplatser¹. Av de totalt 35 lufttrafikföretagen som innehar drifttillstånd och operativ licens, har Transportstyrelsen endast tillgång till passagerar- och godsstatistik för 10 lufttrafikföretag. Övriga trafikerar sannolikt andra flygplatser. Av de 10 lufttrafikföretagen, är det tydligt att 4 lufttrafikföretag har övervägande del utrikes passagerare respektive övervägande andel gods som fraktas utrikes, och att resterande 6 lufttrafikföretag har övervägande del inrikes passagerare respektive övervägande del gods som fraktas inrikes.

För att få en fullständig bild över hur många lufttrafikföretag som huvudsakligen bedriver internationell trafik, anser Transportstyrelsen att de 25 lufttrafikföretag som Transportstyrelsen saknar passagerar- och

¹ I Sverige finns för närvarande 50 instrumentflygplatser som är godkända av Transportstyrelsen för trafik med flygplan och helikoptrar. Utöver dessa 50 flygplatser finns ytterligare 4 godkända flygplatser som inte har någon radionavigeringsutrustning. Transportstyrelsen har även godkänt 23 helikopterflygplatser. Utöver de godkända flygplatserna finns det i Sverige många mindre flygplatser. Sådana flygplatser behöver inte vara godkända av Transportstyrelsen men de ska ändå uppfylla vissa krav enligt regelverket.

godsstatistik för bör tillfrågas om karaktären på sin verksamhet. Det bör också noteras att för såväl mindre s.k. taxiflygföretag som för helikopterföretag är det kunderna som styr flygningarna, vilket gör att det kan variera mellan åren om företagen har övervägande inrikes eller utrikes flygtrafik.

Vidare bör övervägas att tillfråga samtliga lufttrafikföretag som innehar drifttillstånd om hur deras omsättning fördelar sig på nationell respektive internationell flygtrafik.

Effekter för företagen

Vad gäller likviditetsförsämringen som uppstår på grund av att lufttrafikföretagen tvingas ligga ute med den ingående mervärdesskatten nämns att det ger upphov till ett ökat lånebehov och därmed räntekostnader. Det bör belysas att även om ett lufttrafikföretag inte får ett ökat lånebehov, utan använder sina tillgångar för att betala mervärdesskatten, påverkas företagets ekonomiska situation då det går miste om ränteintäkter. Dessutom bör beaktas att för i vart fall de mindre lufttrafikföretagen kommer den tid som de ligger ute med momsens att betydligt överstiga 11 dagar.

Som nämndes redan när Transportstyrelsen fick tillfälle att yttra sig över ett utkast till promemorian är Transportstyrelsen frågande till den beräkning av ökade räntekostnader som gjorts eftersom även bl.a. inköp av luftfartyg kommer att omfattas av mervärdesskatteplikt om ändringen genomförs. Momsen på sådana inköp kan uppgå till betydande belopp, vilket ger höga räntekostnader/förlust av ränteintäkter.

Transportstyrelsen anser att det kan uppstå betydande svårigheter för lufttrafikföretagen att bedöma huruvida de bedriver huvudsakligen internationell flygtrafik, inte minst mot bakgrund av att många mindre lufttrafikföretag har varierande uppdrag över åren. Transportstyrelsen befarar att den administrativa bördan för lufttrafikföretag kan bli omfattande.

Även för företag som levererar varor och tjänster till lufttrafikföretag finns en överhängande risk för att den administrativa bördan ökar, eftersom de måste göra en bedömning av om kunden bedriver i huvudsak internationell trafik.

Det är dessutom oklart om bedömningen av om ett företag bedriver i huvudsak internationell trafik ska göras vid varje inköp, årligen eller sett över en längre period, vilket medför ytterligare osäkerhet för både leverantörer och kunder.

Avdragsrätt för ingående mervärdesskatt vid inköp och hyra av husbilar

Myndigheten vill påpeka att det finns anledning att tro att hanteringen kan komma att skapa problem för berörda parter, då det inte framgår i vägtrafikregistret om fordonets förarhytt utgör separat karosserienhet eller inte.

Beslut i detta ärende har fattats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen, sektionschef Ingela Sundin, väg- och järnvägsavdelningen, jurist Ingrid Almén, sjö- och luftfartsavdelningen och ekonomidirektör Mats Ringqvist, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef