

Bränslebeskattningen- några små steg framåt men lagändring krävs

På senaste mötet med skatteutskottet och punktskattekontoret nåddes några små steg till i rätt riktning men det blev också uppenbart att en justering av lagen är nödvändig för att vardagen skall fungera bra för merparten av de som använder lågskattat bränsle i skepp och båtar. Skatteutskottets ordförande Per Åsling (C) kommer att driva frågan vidare. På senaste mötet var även Jan-Olof Larsson (S) med och uppmärksammades på hur felaktigt nuvarande lagstiftning fungerar.

Några steg togs trots allt i rätt riktning. Skatteverket har lovat att titta extra noga på de som använder lågskattat bränsle i samband med musselodling och i samband med skärgårdsjordbruket.

När man lovar att titta extra noga så har det hittills inneburit att det blivit lättnader. Dessa förhandlingar fungerar så att vi från intresseorganisationerna ställer krav och får vi tillräckligt starkt stöd från politiken och kan hitta rätt skrivningar i alla underliggande dokument så lovar skatteverket just att titta extra noga och då har det hittills fungerat bra. Det är alltid skatteverket som har sista ordet och det sker alltid en individuell prövning.

Men, det stora problemet handlar om "interna resor" dvs resor som görs i det egna företaget som en del av tex. restaurangrörelse eller hantverk.

Ursprungligen har man inom EU uppmärksammat att man inom privatflyget använt lågskattat flygbränsle till flygningar som inte fakturerats till någon utan som varit just interna resor och som ofta inte haft något kommersiellt syfte. Trist att det skall spilla över till något helt annat men nu är det så och orsaken är egentligen en olycklig skrivning i lagen om skatt på energi.

Reglerna för att använda lågskattat bränsle är lika för alla men det skiljer i hanteringen av skatten.

- Skepp (allt större än 12 X 4 m) har alltid rätt att tanka lågskattat bränsle, uppföljning av att man använt bränslet rätt sker stickprovsmässigt i efterhand.
- Båt (mindre än 12 X 4) med tillstånd som skattebefriad förbrukare tankar lågskattat bränsle och uppföljning sker i samband med att tillståndet behöver förnyas. Vissa har tidsbegränsade tillstånd och andra tillstånd "tills vidare".
- Båt utan bränsletillstånd eller båt/svävare som tankar bensen tankar alltid till fullt pris och begär skatten tillbaka. Här sker kontrollen vid varje återbetalningstillfälle.

För alla gäller alltså att det är **ok att använda lågskattat bränsle i de sammanhang där person eller gods transporteras mot ersättning**. Så står det i lagen.

För att person eller godstransport skall anses utföras mot ersättning krävs att företaget har person eller godstransport som en tydlig tjänst i det man erbjuder och att det faktureras på ett tydligt sätt.

Här sker en individuell prövning, obs i skatteverkets "Rättsliga vägledning" finns de skrivningar som handläggarna använder, här försöker jag bara förklara hur det fungerar.

I den rättsliga vägledningen finns en hel del specialfall om sälsafari, utläggning av bojvikter mm. Detta är bara exempel, prövningen sker i varje enskilt fall men genom att läsa där kan man ju få en uppfattning

om hur skatteverket tänker. Det är intressant att försöka förstå att det är ok att göra en sälsafari men inte använda båten i sitt hantverk eller att köra ut varorna till sin restaurang. Förklaringen är att sälsafarin inte går att göra utan båt, båten är en integrerad del av tjänsten medan båten inte anses som en integrerad del av hantverket eller restaurangen. Båda är en näringsverksamhet som försöker skapa intäkter med hjälp av båten. Båda borde kunna använda lågskattat bränsle och är ju långt ifrån det som EU ursprungligen ville stävja, ett otillbörligt bruk av lågskattat bränsle inom flyget.

Lagen måste ändras så att användningen av lågskattat bränsle knyts till en näringsverksamhet där intäkterna från användningen av bränslet tydligt redovisas.

Med vänlig hälsning

Sune Fogelström

ordf

Skärgårdarnas riksförbund