

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Jan Larsson
103 33 Stockholm

Er ref; Fi2021/00144

Vår ref; RE2021001

Stockholm den 9 april 2021

Nytt punktskattedirektiv och vissa andra ändringar

Drivkraft Sverige har fått ovanstående promemoria på remiss och har följande synpunkter.

Drivkraft Sveriges svar är avgränsat till de områden som berör branschen.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige stödjer att pappersrutiner ersätts med digitala och att regelverk stärks där det annars finns möjlighet till konkurrenssnedvridning genom skatteundandragande.

Remissen är mycket omfattande textmässigt och med trettio lagändringar inom olika områden som punktskatter, tull och moms. Lag om Alkoholskatt och lag om Skatt på energi genomgår omfattande förändringar med olika syften vilket gör det svårt att överblicka konsekvenser av enskilda ändringar. Drivkraft Sverige utesluter inte att ytterligare ändringar kan krävas i det fall det föreslagna regelverket inte är praktiskt tillämbart.

Datum för ikraftträdande

En del av lagförslagen träder i kraft mitt i en månad. Drivkraft Sverige utgår ifrån att inget av avtalsförslagen kommer att medföra att punktskattedeklaration ska lämnas för del av en månad till följd av att olika regler ska tillämpas före och efter ett visst datum i en månad. En förändring som påverkar punktskattedekclarationer för flytande produkter måste ske vid månadsskifte för att det ska vara möjligt för de skattskyldiga att göra rätt.

Tröskelvärden

Drivkraft Sverige har tidigare efterlyst information om vilka tröskelvärden som används inom EU med erfarenheten att medlemsländerna verkar ha olika måttstockar. Det är därför bra att frågan adresseras i det nya punktskattedirektivet. Förslaget går ut på att tröskelvärden införs och partiella

förluster som överstiger en viss nivå anses ha blivit frisläppta samtidigt som Skatteverket får rätt att vägra godta förluster som understiger den gemensamma tröskeln för partiella förluster om det finns skälig grund att anta att förlusten utgör ett led i ett skatteundandragande.

Förslaget verkar inte innehålla någon process för dialog mellan Skatteverket och verksamhetsutövaren innan beslut fattas i de fall där en förlust överstiger det gemensamma tröskelvärdet. Förslaget innehåller inte heller någon information om samordnad uppföljning mellan medlemsländerna av hur de införda tröskelvärdena slår inom den enskilda medlemsstaten. Branschens produkter hanteras i bulk och den fysiska hanteringen skiljer sig från styckegods som t.ex. tobak och alkohol på flaska. Variationer mellan produkttyper kan vara stor och kvantiteten kan mätas både i volym och massa vid uppskovsförflyttningar via rör. Detta medför att man får olika värden vid lastning och lossning. Skillnaden i de olika produkternas beskaffenhet gör att tröskelvärden behöver variera efter varutyp. Även fartygens konstruktion kan innebära att den lastade volymen inte alltid blir densamma som den lossade om någon mängd blir kvar i ett fack. Att införa ett system med tröskelvärden utan att verksamhetsutövaren har en möjlighet att påvisa varför ett tröskelvärde överskrids ställer höga krav på samordning mellan medlemsländerna både i att regelverken tillämpas på likartat sätt och att man utvärderar om t.ex. ett medlemsland oftare tar ut skatt än andra vilket skulle kunna vara ett tecken på att regelverket inte fungera som tänkt. Alternativet kommer annars att bli överklaganden den rättsliga vägen vilket medför onödig administrativ börda för alla parter.

Händelsestyrda Deklarationer

Vad Drivkraft Sverige förstår kommer de Händelsestyrda deklARATIONERNA inte att kunna lämnas in elektroniskt utan måste hanteras på papper. Till dess en elektronisk lösning finns på plats behöver antalet dagar för deklARATION vara betydligt fler än fem.

Avsiktsrekvisit

Vissa energiprodukter omfattas bara av uppskovsförfarandet när de är avsedda att förbrukas som bränsle för uppvärmning eller som motorbränsle, d.v.s. endast om det s.k. avsiktsrekvisitet är uppfyllt. Exempel på sådana bränslen är olika vegetabiliska och animaliska fetter och oljor, icke syntetisk metanol och olika fettsyrametylestrar som ibland kan klassas under KN-nummer 1506 (ej energiprodukt) eller ibland KN-nummer 1518 (energiprodukt). Det föreligger otydlighet när avsiktsrekvisitet anses vara uppfyllt och träda i kraft.

I förarbetena uttalas bl.a. följande om det s.k. avsiktsrekvisitet:

I de fall där t.ex. en jordbrukare odlar oljeväxter och därur pressar rapsolja (KN-nr 1514) och inte själv förbrukar den som bränsle utan säljer den vidare, bör inte avsiktsrekvisitet tolkas så strikt att jordbrukaren skulle behöva vara upplagshavare och bedriva sin tillverkning under skattesuspension i skatteupplag för att inte bli skattskyldig för sin produkt direkt vid tillverkningen. Detta även om han har vetskap om att oljan i ett senare led efter vidareförädling kommer att förbrukas som bränsle. Jordbrukaren säljer i detta fall inte ett bränsle utan en råvara, d.v.s. han hanterat visserligen en produkt enligt KN-nr 1514 men då det nödvändiga avsiktsrekvisitet inte är uppfyllt rymmer inte hans hantering inom tillämpningsområdet för suspensionsordningen.

Om det i jordbrukarens näringsverksamhet också ingår att marknadsföra rapsolja som bränsle, t.ex. för leverans till fjärrvärmeverk, bör hans tillverkning av rapsolja dock ske inom ramen för suspensionsordningen (prop. 2006/07:13 s. 74).

Om reglerna är desamma i andra EU-länder är oklart eftersom avsiktrekvisitet inte har en entydig tolkning inom EU. Utgångspunkten är att registrering som skattskyldig inte behövs för den avsändande parten.

Det skulle innebära att en vara med KN-nr 1518 kan gå utanför EMCS från avsändaren och därmed vara obeskattad när den ankommer till Sverige.

Hur ska en upplagshavare i Sverige agera om hen tar emot en vara som ej var skattepliktig i avsändarlandet men där avsikten hos mottagaren är att den ska användas som bränsle dvs avsiktsekvisitet är uppfyllt? Är det när den förs in i Sverige för att läggas i ett skatteupplag eller när den efter bearbetning lämnar skatteupplaget som ett färdigt bränsle? Måste en händelsedeklaration upprättas vid mottagandet om avsikten är att varan ska användas som bränsle efter bearbetning?

Drivkraft Sverige ser gärna att detta förtydligas som en del av översynen av införandet av det nya punktskattedirektivet. Med utveckling av nya biobränslen kan import och förflyttning av dessa produkter komma att öka.

Drivkraft Sverige

Johan G Andersson

Göran Lindell