

# Moms på arrende kan bli verklighet

Stockholm Stad vill momsbelägga alla arrenden, något som kan beröra arrenderande klubbar i hela landet. Den viktiga frågan kommer att prövas i höst. Text: Lars Afzelius Foto: Roland Brinkberg

**ALLA IDEELLA OCH** allmännyttiga båtklubbar som arrenderar sina hamnar och uppläggningsplatser kommer att, vid ett positivt besked, påföras 25 procent moms på sina arrendesummor. Frågan kommer att prövas i höst och är viktig för hela båtlivet.

Stockholm Stad har begärt en prövning av moms på arrende i Skatterättsnämnden. Nämnden är en myndighet under Finansdepartementet som meddelar bindande förhandsbesked i skattefrågor.

Ett förhandsbesked är ett svar från Skatterättsnämnden om hur en viss fråga ska bedömas skatterättsligt. Ett förhandsbesked som vunnit laga kraft är bindande för Skatteverket. Det är möjligt att överklaga ett meddelat förhandsbesked hos Högsta förvaltningsdomstolen.

**STOCKHOLM MED SINA** öar, broar, vatten, promenadstråk längs stränderna, gästbryggor, barer och restauranger bär med all rätt smeknamnet Nordens Venedig. Staden säger också i ett eget policydokument om båtlivet i staden att...

”Båtar och båtliv är en viktig del av stockholmarnas vardagsliv. Båtarna är en förbindelseänk med sjö och hav, med skärgård och natur. Båtlivet är värdefullt och positivt och bidrar till rekreation, aktiviteter, naturupplevelser och inte minst gemenskap i klubbarna. I gällande översiktsplan – Promenadstaden – framhålls också att fritidsbåtar och båtklubbar är en uppskattad del av stadslivet och därför bör uppmärksammas som ett viktigt intresse i planeringen. Stockholms stad stöder ett livaktigt båtliv.”

**ÖVER 80 BÅTKLUBBAR** arrenderar idag hamnar och uppläggningsplatser av Staden. Många med en historia som startade i slutet av 1800-talet och där de fortfarande bär med sig ett fantastiskt kultur-



Ungdomsverksamheten i full gång hos Sättra Båtsällskap.

arv för kommande generationer.

Det förekommer också ett organiserat samarbete med båtlivets organisationer, i detta fall Saltsjön-Mälarens Båtförbund (SMBF) och Stockholms Seglarförbund (SSF). På pappret alltså ett till synes gott samarbete och för landet ganska unikt sådant. Nu tycks dock det goda samarbetet vara på väg att försvinna och umgänget bara ske via rättsvärdande myndigheter. Inte heller den gällande policyn för båtlivet i staden verkar vara aktuell längre.

Sedan fem år har Fritidsförvaltningen, som ansvarar för båtklubbarnas arrendeavtal, skrivit om alla gamla utgående avtal till ettårsavtal för att därefter kunna teckna nya flerårsavtal med nya arrendesummor. 2015 var det första verksamhetsåret med dessa avgifter.

Arrendeavtalens omfattning ser lite olika ut för klubbarna. I vissa fall underhåller staden både bryggor och hus medan andra klubbar kan äga både klubbhus

och bryggor. Beräkningsgrunderna är dock lika för alla. Generellt innebär de nya avtalen en 25 procent höjning av arrendeavgifterna. En nog så hög höjning på ett bräde, kan man tycka, men långst ned på en liten rad framgår också att 25 procent moms tillkommer på arrendesumman. Sammantaget en ökning av kostnaderna för klubbarna med cirka 55 procent. Arrendeavgifterna för dessa 80 båtklubbar har aldrig tidigare varit momsbelagda.

**I SAMBAND MED** ett beslut om nytt debiteringssystem i slutet av 2014 fattar Idrottsnämnden också beslut om att moms ska tas ut på arrendesummorna. Nämnden hävdar att det finns rättsfall som stödjer momsbeslutet.

Ett rättsfall berör ett företag i båtbranschen, en näringsidkare som varken är ideell eller allmännyttig. Nämnden jämför regelverk för parkeringsplatser, både privata och kommunala, och hävdar att parkera båtar och bilar

är jämförbart. Staden betraktar utarrendering av hamnområden som myndighetsutövning i likhet med utarrendering av parkeringsplatser för bilar.

Man kan fråga sig varför staden är så ivrig att förse staten med momspengar i ett så oklart skatteläge. Varför först fatta beslut om moms utan ordentlig insikt och därefter pröva riktigheten? Tågordningen borde vara den omvända. Kan den bakomliggande anledningen vara kvittning av in- och utgående moms till stadens fördel måhända?

**EFTER HÄFTIGA PROTESTER** från SMBF börjar myndigheterna förstå att frågan om moms är lite mer komplex än vad de tidigare trott och väljer nu att få frågan prövad av Skatterättsnämnden. Staden begär att nämnden inledningsvis ska besvara två frågor:

1. Utgör de avgifter som staden erhåller från båtklubbarna omsättning i mervärdesskatte-lagstiftningens mening?
2. Utgör stadens utarrendering av mark och avgift för bryggor ett led i myndighetsutövning, vilket får till konsekvens att ekonomisk verksamhet inte anses föreligga (jfr 4 kap. 6 § ML)?

SMBF har bland annat vänt sig till finansministern, Skatteverket, stadens idrottsborgarråd, stadens juridiska avdelning, idrottsnämnden och egna jurister i sin kamp för att hävda att ideella allmännyttiga föreningar inte ska betala moms på arrendeavgifter.

SMBF ska ha stort beröm för nedlagt arbete i denna fråga som är så viktig för många föreningar i hela landet. Nu väntar båtlivet på ett skattebesked som återigen handlar om moms för ideella och allmännyttiga föreningar. ☺

## En fråga för hela Båtsverige

Saltsjön-Mälarens Båtförbunds ordförande, Christer Bengtsson, säger att momsfrågan är viktig för hela Båtsverige. Läs intervju på sidan 51.

# Körkort för vattenskoter – ett särintresse i båtlivet

**NÄRINGSDEPARTEMENTETS FÖRSLAG PÅ** körkort för vattenskotrar har varit ute på remiss. Båtliv har tagit del av 32 remissvar.

Det är tidvis ingen munter läsning om hur man resonerar och drar sina slutsatser om förslaget. Ofta saknas siffermässiga fakta, sällan konsekvensbeskrivningar och ibland förslag enbart till gagn för den egna myndigheten. Det finns givetvis också remissinstanser som visar på goda kunskaper om svenskt båtliv.

Det kan finnas cirka 10 000 vattenskotrar i landet, statistiken är osäker och endast drygt 3 000 är försäkrade.

Få vet om att vattenskotrar endast får framföras i allmänna farleder och inom andra vattenområden efter tillstånd från en Länsstyrelse. Men med ett körkort för vattenskotrar måste det väl vara tillåtet att förflytta sig i samma vattenområden som övriga fritidsbåtar?

Sjöräddningssällskapet anser att vattenskottrarna inte utgör något större problem än vattenfarkoster i allmänhet.

Många tunga remissinstanser, bland andra Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Havs- och Vattenmyndigheten, Åklagarmyndigheten, Svea Hovrätt och några länsstyrelser, tar upp den självklara frågan om varför bara vattenskotern kräver körkort samtidigt som det finns andra vattenfarkoster som utan krav på körkort och ålderskrav kan framföras i lika höga hastigheter. De efterfrågar teknikneutrala bestämmelser och inser att den gamla definitionen på vattenskotter är för snäv och snart passé.

Trafikverket är positivt till förslaget. Det vill samtidigt ta hand om all provtagning eftersom verket redan har utarbetade rutiner för bilkörkortshandling.

Växjö kommun gillar förslaget och tror därmed att problemet med störande buskörning på Helgasjön är löst. Tyvärr kan man fortsätta med sådan körning även med ett körkort i handen. Körkortet föreslås inte kunna återkallas varken vid buskörning eller vid brott mot sjölagen.

Sweboat Båtbranschens Riksförbund konstaterar att Näringsdepartementet bara har ett skäl för körkort, nämligen störande beteende och bristfällig regelefterlevnad. Sweboat efterlyser ökade resurser för kontroll och regelefterlevnad samt fler åtgärder mot alla former av oönskad beteenden till sjöss.

Svenska Båtunionen anser inte att vattenskotern ska vara ett särintresse utan behandlas som en vattenfarkost bland alla andra.

Stockholm Stad konstaterar att enda skälet till förslag på körkort är en beteendefråga. Fokus måste därför flyttas till farliga och skadliga beteenden till sjöss istället för att enbart titta på farkostspecifika särregleringar. Staden anser, i likhet med tidigare utredningar i frågan, att ett förarbete bör omfatta fler båtkategorier. Ge alla förare i snabbgående båtar mer sjövätt i form av ett förarbete.

**Slutsats:** Utredningen vill pumpa in lite sjövätt i dig som vattenskotterförarna. Säkert ok i all välmening men buskörning är fortfarande tillåtet så länge hastighetsbestämmelser och Sjölagens bestämmelser inte överträds. Hur du än betar dig så får du behålla ditt kompetensbevis för vattenskotter och köra vidare. Varför inte låta en endagarskurs i sjövätt ingå vid köp av en skoter. Övriga som lånar eller hyr kan erbjudas kompletterande utbildning i sjövätt och miljömässigt uppträdande.



Lars Afzelius är båtpolitisk skribent i Båtliv. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: [Lars.Afzelius@batliv.se](mailto:Lars.Afzelius@batliv.se)



**MINN-KOTA**

ANYWHERE. ANYTIME.



## Minn Kota trollingmotorer

Marknadsledande Minn Kota har ett stort sortiment av elektriska trollingmotorer.

Akterspegelsmonterade med rorkult eller motorer för montering i fören med revolutionerande i-Pilot funktioner.