

Skatteetaten
Postboks 9200 Grønland
0134 OSLO

Oslo, 08. april 2022
Ref: 514700/1

Ansvarlig partner: Knut Andreassen

Norges Bilbransjeforbund - Forespørsel om merverdiavgift vedrørende fritaket for omsetning av elektriske vare- og lastebiler

1. Innledning

NBF (Norges Bilbransjeforbund) er en landsdekkende interesseorganisasjon for foretak som i egen regi driver bilvirksomhet eller bilrelatert virksomhet, og er tilsluttet NHO som bransje- og arbeidsgiverorganisasjon.

Organisasjonen arbeider blant annet med faglige og politiske saker som er aktuelle for bilbransjen.

På vegne av sine medlemmer ønsker NBF enkelte avklaringer knyttet til fritaket for omsetning av elbiler. Nærmere bestemt knyttet til vare- og lastebiler. Vi viser til skattekontorets brev av 08.06.2021 hvor det kom enkelte avklaringer knyttet til import.

Fritaket for omsetning av kjøretøy som bruker elektrisitet til fremdrift fremgår av merverdiavgiftslovens § 6-7 (1).

Det tilbys i dagens marked en rekke varebiler som bruker elektrisitet til fremdrift, og etter hvert kommer det også flere og flere lastebiler.

NBF er ute etter å få avklart rekkevidden av fritaket, og om omsetning av ferdig tilpassede vare- og lastebiler til kunde er omfattet av fritaket. Forespørselen avgrenses mot leveranser fra underleverandører som vi legger til grunn er avgiftspliktige. Det samme gjelder tilfeller der kunden selv inngår avtale med leverandør av påbygg/tilpasninger. For ordens skyld presiseres det at saken har relativt liten provenymessig betydning, da de alle fleste kundene vil ha fradragsrett. Det er imidlertid allikevel ønskelig med avklaringer, slik at NBFs sine medlemmer kan fakturere sine kunder på korrekt måte.

2. Varebiler

Varebiler kommer normalt fra fabrikk med et tomt varerom bak. Det gjøres ofte tilpasninger i Norge for å klargjøre varebilen for kunde. Tilpasningene kan gjøres ved

at bilforhandleren ved hjelp av en underleverandør får innredet varerommet i tråd med kundens ønske. Vi legger som nevnt til grunn at underleverandørens ytelser er avgiftspliktige.

Forskjellige yrkesgrupper etterspør forskjellig type innredning. Omfanget og verdi av den vareleveranse og arbeid som utføres varierer. Det krever betydelig arbeidsinnsats å montere en innredning slik at den sitter godt fast og er tilpasset bilen og gjeldende sikkerhetsregler. Dersom dette arbeidet ikke er gjort fagmessig vil bilen kunne være ulovlig å bruke etter vegtrafikkloven. Enkelte typer innredninger er generiske og kan i prinsippet brukes i flere typer biler, mens annen innredning er tilpasset den enkelte modell av varebil. Innredningen vil i mange tilfeller i teorien kunne demonteres, og igjen monteres i en annen bil.

Vårt spørsmål er om fritaket for omsetning av elbiler gjelder varebil som omsettes til kunde inkludert spesialtilpasset innredning. Vi her tatt inn to bilder i forespørselen for å illustrere hvordan slik innredning kan gjøres.



Vi presiserer for orden skyld at også varebiler i enkelte tilfeller leveres som chassis på samme måte som lastebiler, hvor f.eks skap, lasteplan og liten kran monteres før salg til kunde. Vi går ikke nærmere inn på det her, men viser til beskrivelsen for lastebiler under.

3. Lastebiler

Lastebiler blir ofte importert til Norge som et chassis. Lastebilen fremstår da som en funksjonell bil, men kan ikke brukes til annet enn å kjøre. Se bildet under:



Standard chassis



Elektrisk lastebil med lasteplan

Når importøren har fått bilen inn til Norge blir den ferdigstilt til kundens bruk. Dette kan f.eks skje ved at det påmonteres et lasteplan med tipp eller skap. I andre tilfeller kan det være mer spesielle påbygg som gjøres, som f.eks påbygg av tank og sugestyr

til kloakk, sementbil som kan holde betong flytende, tankbiler for transport av kjemikalier osv.

I en del tilfeller er verdien av påbygget større enn verdien av den nye lastebilen/chassis. Det er heller ikke uvanlig at påbygget kan ha lengre levetid enn lastebilen, og dermed blir flyttet over til et nytt chassis når lastebilen er moden for utskiftning.

Spørsmålet her om omsetning av ny lastebil med påbygg er omfattet av fritaket.

I tillegg til påbygg vil ofte lastebilen trenge annet utstyr for å kunne fungere og kjøres lovlig på norsk vei. Dette kan være varsellamper, underkjøringshindre og ekstralys.

3.1. Vurdering

Fritaket i mvl § 6-7 (1) omfatter omsetning av elektriske varebiler og lastebiler.

Vi viser her til Skattedirektoratets brev til Finansieringsselskapenes Forening av 21.01.2016. Vi påpeker for ordens skyld at nummereringen i merverdiavgiftsloven er endret:

«Videre viser dere til at tyngre nyttekjøretøy som lastebiler og busser, kan være fritatt for engangsavgift på generelt grunnlag, og reiser spørsmål om dette eventuelt vil kunne medføre at kjøretøyet ikke omfattes av definisjonen mval § 6-6, da fritaket henviser til Stortingets vedtak om engangsavgift § 5 første ledd bokstav i). Fritak etter mval § 6-6 første ledd forutsetter at kjøretøyet omfattes av engangsavgiftsvedtaket § 5 første ledd bokstav i. Fritaket i bokstav i omfatter alle elektriske kjøretøy som omfattes av engangsavgiften, herunder varebiler, lette lastebiler og busser med inntil 17 seter. Tunge lastebiler og store busser er derimot ikke omfattet av engangsavgiften, og slike kjøretøy vil derfor i utgangspunktet heller ikke omfattes av fritaket i bokstav i. Etter ordlyden i § 6-6 første ledd kan det derfor synes som om tunge el-drevne lastebiler og busser ikke omfattes av fritaket. Vi antar imidlertid at man her må foreta en utvidende fortolkning, noe som også antas å være i tråd med lovgivers intensjon. El-busser og el-lastebiler antas derfor omfattet av fritaket.»

Ordlyden i mval § 6-7 (1) gir få holdepunkter for rekkevidden av fritaket knyttet til utstyr og tilpasninger. Det finnes lite kilder knyttet til rekkevidden av fritaket hva gjelder vare- og lastebiler. For personbiler er det imidlertid en rekke uttalelser. Vi vil innledningsvis peke på brev av 26.08.2002 fra Finansdepartementet til Toll- og avgiftsdirektoratet:

«Det må videre være klart at fritaket ved innenlands omsetning også omfatter de tilfeller hvor ferdigstillingen skjer hos importør eller forhandler, ved at det utstyret som benyttes til dette ikke avgiftsbelegges særskilt. Utgangspunktet etter mval § 16 nr. 14 er om det utstyr som benyttes er en del av kjøretøyet på leveringstidspunktet.»

Det er altså allerede her tatt høyde for at det tillegges eller inkorporeres utstyr i kjøretøyet hos importør eller forhandler.

Etter avgiftspraksis legges det til grunn at «utstyr» som er en del av kjøretøyet omfattes av fritaket. Det legges vekt på hva som naturlig eller rimelig følger med kjøretøyet, og hva som er vanlig standard.

Det er oppstilt at naturlige momenter som utstyrets fysiske, påbudte eller funksjonelle tilknytning til kjøretøyet er av betydning. Utstyrspakker og annet utstyr som er en del av kjøretøyet omfattes.

Lasteutstyr som skiboks, takstativ sykkelholder og lastestativ anses ikke omfattet, da dette ikke er en integrert del av bilen og tas av og på etter behov.

Praksisen fra skatteetaten på dette området, herunder kommentarene i bestemmelsen i Merverdiavgiftslovens synes i stor grad å rette seg mot personbiler, og vanlig utstyr ved omsetning av personbiler.

Personbilen vil fungere som tiltenkt som personbil uten f.eks påmontert takstativ. En vare- eller lastebil vil imidlertid ikke fungere som tiltenkt uten riktig innredning i varebilen, eller et påbygg for lastebilen. Når rørleggeren kjøper en varebil til bruk som arbeidsbil er det helt nødvendig for bilens funksjon for rørleggeren at varerommet er innredet på en tilstrekkelig måte.

Dette gjelder i enda større grad for lastebiler. Entreprenøren som kjøper en lastebil som skal brukes til å frakte pukk er helt avhengig av et lasteplan med tipp for at lastebilen skal fylle den tiltenkte funksjonen.

Påbygget må dermed sies å være en del av kjøretøyet som omsettes. Det har en nær fysisk tilknytning til kjøretøyet, og er nødvendig for kjøretøyets funksjon.

Vi viser i den forbindelse til skattekontorets brev til NBF av 08.06.2021:

«dersom chassis til et elektrisk kjøretøy produseres av bilprodusent i utlandet og blir innført med påmontert påbygg som produseres og monteres av en påbyggerbedrift i utlandet, vil dette for importøren anses som en merverdiavgiftsfritatt innførsel av en vare.»

Her legges det altså til grunn at chassiset med påbygg er omfattet av fritaket for import av elbil som er avledet av fritaket for omsetning av elbil. Vi antar det det samme må gjelde ved innenlands omsetning av lastebil med påmontert påbygg.

Vi er dermed av den oppfatning fritaket i merverdiavgiftslovens § 6-7 (1) omfatter spesialtilpasset innredning som er fastmontert i varebiler, og spesialtilpassede påbygg til lastebiler. Dette forutsatt at det omsettes sammen med bilen.

Videre er vi av den oppfatning at alt utstyr som varsellamper, underkjøringshinder og ekstralys er omfattet av fritaket.

4. Avslutning

Vi ber om skattekontorets bekreftelse på ovenstående. Dersom det skulle være spørsmål i sakens anledning kan undertegnede kontaktes.

Med vennlig hilsen
BDO Advokater AS

Richard Haave Hanssen
Advokat
Telefon 952 60 162