

Dato: 25. januar 2021.

Til Skatteudvalget

Bemærkninger til L 129, bilag 8: Høringsskema og høringssvar, fra skatteministeren

De Danske Bilimportører har følgende bemærkninger til høringsskemaet:

Høringsskemaet, side 58 (henvisninger til WLTP-forordningen):

Vi har bemærket, at henvisningerne i den foreslåede lovtekst til forordning (EU) 2017/1151, der fastsætter de nærmere betingelser for måling af bilers brændstofforbrug og CO₂-udledning efter den såkaldte "World-harmonized Light Vehicles test Procedure" (WLTP), mangler.

Vi har desuden på peget, at henvisningerne til forordningerne (EF) 443/2009, (EU) 510/2011 og (EU) 2019/631 alle er irrelevante i denne sammenhæng.

Skatteministeren skriver i høringsnotatet, at det kan bekræftes, at forordning (EU) 2019/631 ophæver forordning (EF) 443/2009 og (EU) 510/2011, og at der vil blive udarbejdet ændringsforslag.

Problemet er imidlertid, at den korrekte henvisning til WLTP jf. forordning (EU) 2017/1151 mangler, og at henvisningerne til de øvrige forordninger ikke er relevante i denne sammenhæng.

Henvisningerne til forordningerne (EF) 443/2009 og til (EU) 510/2011 bør altså fjernes, mens henvisning til forordning (EU) 2017/1151 bør tilføjes.

Høringsskemaet, side 62 (brugte biler):

Afgiftsberigtigelse af brugte biler: Ændringer i afgiftsregimet efter datoen for en brugt bils første registrering kan efter vores opfattelse aldrig få direkte virkning ved afgiftsberigtigelsen af en brugt importeret bil.

Afgiften skal altid svare til den residuale afgift i en tilsvarende brugt bil, der allerede findes på det danske marked. Afgiften afskrives proportionalt med værditabet siden bilen på det danske marked var ny. Ergo skal det være afgiften, der gjaldt da den danske bil blev registreret for første gang, der skal lægges til grund for beregningen af afgiften på den brugte importerede bil. Det kan ikke være det aktuelle afgiftsregime på importtidspunktet.

SKM skriver i høringsnotatet, at afgiften for brugte biler beregnes med udgangspunkt i bilens nypris. Denne pris vil være afgiftsmæssigt sammensat som efter det aktuelle afgiftsregime. Dette er helt parallelt med de gældende regler.

Det bør imidlertid præciseres, at der hermed menes det aktuelle afgiftsregime, som det var gældende, da den brugte bil var ny. For en brugt importeret bil kan det som nævnt ikke være afgiftsregimet på importtidspunktet.

I givet fald ville det betyde, at afgiftsresidualen i en given brugt bil på det danske marked skulle anses som ændret i takt med evt. ændringer i afgiftsregimet. Dette er i sagens natur umuligt, eftersom registreringsafgiften betales på én gang ved første registrering. Afgiftsresidualen kan derfor kun påvirkes indirekte af nye afgifter via en efterfølgende prisudvikling på markedet.

Høringskemaet, side 63 (ladestander og fri bil):

Der har de seneste år været en del tvivl om på hvilken måde en ladestander til en bil skal beskattes både i forhold til registreringsafgiftsloven (Regal) og i forbindelse med fri bil jf. ligningsloven (LL).

I de fleste tilfælde har fortolkningen været at:

- En ladestander, der leveres med den nye bil via bilimportøren og solgt som en samlet pakke / standardløsning ("Plug & Play"), skal indgå i bilens afgiftspligtige værdi for fastsættelse af registreringsafgift.
- Får en medarbejder med fri bil, stillet en ladestander til rådighed på sin privatadresse, skal personen beskattes af denne jf. LL.

For at sikre udbredelsen af opladelige biler på det danske marked, er det særdeles vigtigt at reglerne er enkle og tydelige, samt at de understøtter og ikke modarbejder den grønne omstilling.

- Det er derfor vigtigt, at selve bilen ikke fordyres yderligere ved at pålægge registreringsafgift på en medfølgende ladestander
- Det er ligeledes vigtigt, at en medarbejder ikke beskattes af en ladestander, som er installeret hjemme hos denne (og med det ene formål at kunne oplade firmabilen).

Udrulningen i samfundet forudsætter, at opladning kan ske også hjemme privat. Flere undersøgelser viser, at det formodentlig vil skulle stå for langt hovedparten af opladningen.

En ladestander bør derfor i alle tilfælde sidestilles med en konventionel tankstation, der jo ikke beskattes.

Vedrørende SKM.2015.376.SR:

De Danske Bilimportører mener fortsat, at SKM.2015.376:SR konkluderer, at en ladestander ikke kan betragtes som ekstraudstyr til bilen og derfor heller ikke kan indgå i bilens afgiftspligtige værdi, som lægges til grund for den skattepligtige værdi af fri bil jf. LL § 16, stk. 4.

Der står i resumeet til SKM.2015.376.SR, at værdien af ladestanderen skal medregnes til beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil efter LL § 16, stk. 4. Nedenstående besvarelse af spørgsmål nr. 5 blev således ændret (vores understregning):

"Ladestanderen skal derfor ikke værdiansættes efter ligningslovens 16, stk. 4, men skal beskattes efter reglerne i ligningslovens § 16, stk. 3 som et selvstændigt personalegode stillet til rådighed af spørger."

Det fremgår under Skatterådets afgørelse og begrundelse til SKM.2015.376.SR, at Skatterådet ændrede svaret, således (vores understregning):

" udgifterne til erhvervelse og installation af en ladestander ikke kan anses som en sædvanlig driftsomkostning. Skatterådet finder derimod, at når en ladestander stilles til rådighed for arbejdstageren sammen med en fri bil, skal værdien af ladestanderen samt udgifterne til installationen heraf medregnes til beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil til rådighed efter ligningslovens § 16, stk. 4."

Der blev imidlertid ikke ændret ved den konklusion, at en ladestander ikke kan anses som ekstraudstyr til bilen jf. svar på spørgsmål 6. Under spørgsmål 5 konkluderes alene, at den ikke kan anses som en sædvanlig driftsomkostning.

Begrundelsen for at ændre henvisningen fra LL § 16, stk. 3 og til § 16, stk. 4 mangler dermed helt.

Vi må konkludere, at når Skatterådet alligevel finder, at en ladestander skal medregnes til beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil efter LL § 16, stk. 4, så gælder dette specifikt (kun), når ladestanderen stilles til rådighed for arbejdstageren sammen med en fri bil.

I en enhver anden sammenhæng må konklusionen fortsat være, at en ladestander ikke kan anses for at være ekstraudstyr til bilen i registreringsafgiftslovens forstand.

Dette gælder særligt i forhold, hvorvidt en ladestander skal indgå i bilens afgiftspligtige værdi jf. Regal § 8, stk. 3, hvilket ellers burde være udgangspunktet for hvorvidt ladestanderen kan medregnes i beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil efter LL § 16, stk. 4.

Selvom Skatterådet ændrede sin konklusion fra, at en ladestander skal beskattes efter § 16, stk. 3 og til, at den skal medregnes til beregningsgrundlaget for beskatning af fri bil efter § 16, stk. 4, må det stadig være konklusionen, at en ladestander (i hvert fald i alle andre sammenhænge end ved beskatning af fri bil) ikke kan anses som ekstraudstyr til bilen.

Vi bemærker således også, at besvarelsen af spørgsmål 6 bortfaldt. Det fremgår dog, at Skatterådet og SKAT svarede nej til, at en ladestander kunne betragtes som ikke-afgiftspligtigt (afgiftsfrit) eftermonteret udstyr. Begrundelsen lød således:

”Som det fremgår af besvarelsen til spørgsmål 5, er udgifter til etableringen af ladestationer ikke ordinære driftsudgifter vedrørende bilen, og SKAT finder tilsvarende ikke, at der kan være tale om ekstraudstyr til bilen.

SKAT har herved henset til, at ladestanderen ikke er en enhed, som kan monteres på bilen eller anvendes i direkte tilknytning til bilen. Der er derimod tale om en enhed, som skal anvendes til tankning af bilen på samme vis, som en benzinstander anvendes til tankning af benzindrevne biler.”

Det er altså kun eftermonteret udstyr, der kan monteres på bilen, der kan holdes uden for den afgiftspligtige værdi af bilen, når det leveres af forhandleren og efter særskilt aftale mellem forhandleren og brugeren jf. Regal § 8, stk. 3.

Det følger heraf, at det tilsvarende kun er udstyr, der kan monteres på bilen, som er omfattet af afgiftspligtige værdi, når det ikke leveres af forhandleren efter særskilt aftale, men eksempelvis leveres fra fabrikken eller via importøren.

Set i forhold til Regal § 8, stk. 3 betyder dette, at en ladestander hverken kan anses som afgiftsfrit eftermonteret udstyr til bilen eller som afgiftspligtigt fabriksmonteret udstyr til bilen.

Det er således afgørende, at der både er tale om udstyr, der monteres på bilen, og at udstyret leveres sammen med bilen, hvis det skal indgå i den afgiftspligtige værdi af bilen. Begge dele skal være opfyldt.

At Skatterådet alligevel konkluderer, at værdien af en ladestander samt udgifterne til installationen heraf skal medregnes til beregningsgrundlaget for beskatningen af en fri bil efter LL § 16, stk. 4, er i vore øjne et udtryk for et ”skred” i skattemyndighedernes forvaltning af Regal § 8, stk. 3.

Det er samtidig meget uheldigt i forhold til den grønne omstilling af bilparken, hvis denne praksis fortsætter. Det vil være en væsentlig forhindring for udbredelsen af opladelige biler, hvis importøren ikke kan sælge og markedsføre en ladestander og installation heraf som en færdig ”pakkelsesløsning” sammen med bilen, uden at både ladestanderen og installationen rammes af registreringsafgift.

Vi opfordrer derfor skatteministeren til som minimum at sikre, at en ladestander og installation heraf fremover udtrykkeligt kan holdes uden for bilens afgiftspligtige værdi, uanset at den leveres via importøren som en standard pakkelsesløsning ved køb af en opladelig bil.

Dermed sikres de samme rammebetingelser for levering af ladestander ved almindeligt køb af en opladelig bil, som skal gælde for firmabiler jf. L 129 § 4, nr. 15.

Venlig hilsen

Mads Rørvig
Adm. direktør



De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V

Telefon: 3016 1004
Mail. mr@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Ole Kirkelund
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V

Telefon: 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk