

Skatteudvalget, den 22. maj 2018

Teknisk gennemgang af L 237

Skatteudvalget, Skatteudvalget, Skatteudvalget 2017-18
L 237 Bilag 14, L 237 A Bilag 14, L 237 B Bilag 14
Offentligt



Skatteministeriet

Dagsorden for teknisk gennemgang af L 237

- **EU-retlig tilpasning af beskatning af ikke-hjemmehørende pensionsinstitutters investeringer i fast ejendom**
- **EU-retlig tilpasning af reglerne om tynd kapitalisering**
- **Skattefri fusion mellem andelskasser og sparekasser eller banker**
- **Hjemmel til godtgørelse af moms af godtgjorte energiafgifter**
- **Tilretning af ølmoderationsordningen**
- **Tilpasning af bilafgifterne til ny brændstofs måling**

EU-retlig tilpasning af beskatning af ikke-hjemmehørende pensionsinstitutters investeringer i fast ejendom

EU Pilot 8999/16/TAXU

- Kommissionen har modtaget en klage over de danske regler og retter henvendelse herom til Danmark i efteråret 2016.

Gældende regler (i strid med EU-retten)

- Udenlandske pensionsinstitutter realisationsbeskattes med 22 pct. af indtægt fra og avancer på fast ejendom.
- Danske pensionsinstitutter lagerbeskattes med 15,3 pct. af indtægt fra og avancer på fast ejendom.

Lovforslaget

- Udenlandske pensionsinstitutter, der er hjemmehørende i EU/EØS, lagerbeskattes med 15,3 pct. af indtægt fra og avancer på fast ejendom.
 - Virkning for indkomstår, der påbegyndes den 1. juli 2018 eller senere.
- Udenlandske pensionsinstitutter, der ikke er hjemmehørende i EU/EØS, realisationsbeskattes fortsat med 22 pct. af indtægt fra og avancer på fast ejendom.
- Udenlandske pensionsinstitutter, der er hjemmehørende i EU/EØS, kan vælge at blive lagerbeskattet med 15,3 pct. af indtægt fra og avancer på fast ejendom fra indkomståret 2013.

EU-retlig tilpasning af reglerne om tynd kapitalisering

Dom fra EU-domstolen fra december 2016 – sag 593/14, Masco Denmark

- Danske regler i strid med EU-retten.

Gældende regler

- Fritagelse for beskatning af renteindtægt hos et dansk koncernselskab, hvis det långivende koncernselskab ikke har fået fradrag for renteudgiften efter danske regler om tynd kapitalisering.

Lovforslaget

- Mulighed for fritagelse for beskatning af renteindtægt for koncernselskaber i EU- eller EØS-lande, hvis to betingelser er opfyldt:
 - Det udenlandske selskab har ikke fået fradrag efter de udenlandske regler om tynd kapitalisering.
 - Det udenlandske selskab får skattefrihed for renter under samme betingelser som et dansk selskab.

- Reglerne får virkning for indkomståret 2018.

Skattefri fusion mellem andelskasser og sparekasser eller banker

Gældende regler

- Flere muligheder for at andelskasser og sparekasser kan gennemføre fusioner skattefrit, fx mellem en andelskasse og en sparekasse.
- De skatteretlige regler svarer til de selskabsretlige regler om fusion.

Lovforslaget

- De selskabsretlige regler er ændret ved udstedelse af en ny bekendtgørelse med nye muligheder for fusion – mellem andelskasser og en sparekasse eller et aktieselskab, der har tilladelse til at drive pengeinstitutvirksomhed.
- Ved lovforslaget foreslås indført mulighed for skattefri fusion i de samme situationer.
- De selskabsretlige og skatteretlige regler får virkning fra og med den 1. juli 2018.

Hjemmel til godtgørelse af moms af godtgjorte energiafgifter

Gældende regler

- Virksomheder kan i visse situationer få godtgjort energiafgifter.
- Der er moms på energiafgifter.
 - Momspligtige virksomheder har fradrag for momsen.
 - Momsfritagne virksomheder har ikke fradrag for momsen af godtgjorte energiafgifter.
- Momsfritagne virksomheder belastes af momsen, da der ikke er mulighed for at godtgøre momsen sammen med energiafgiften.

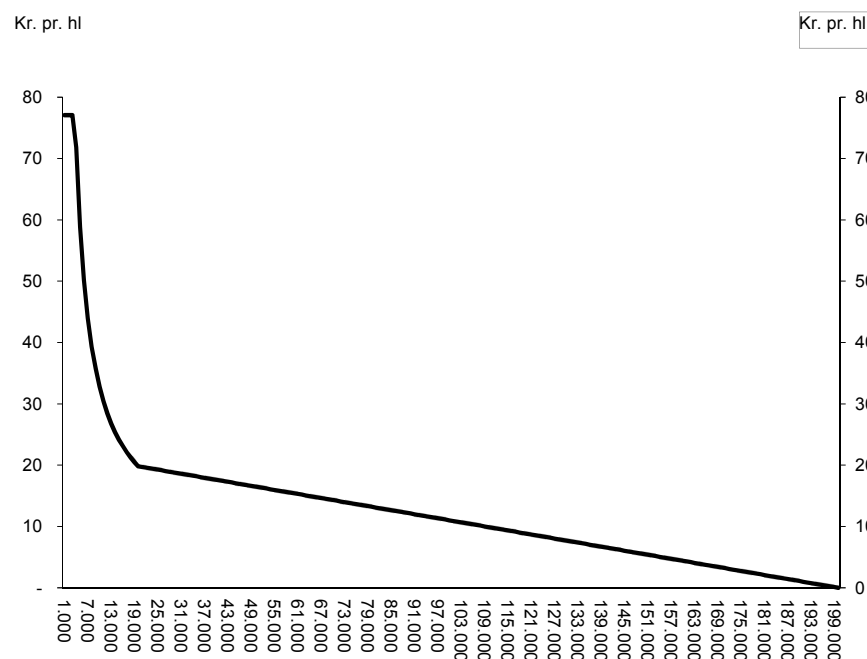
Lovforslaget

- SKAT får lovhjemmel til at godtgøre momsen af energiafgifter, når energiafgifterne efterfølgende godtgøres til en momsfrataget virksomhed.
- Reglerne får tilbagevirkende kraft fra 1. november 2011 for at medtage seneste lovændring på energiområdet, der muliggør godtgørelse af energiafgifter (det vil sige en ændring vedrørende elpatronordningen).

Tilretning af ølmoderationsordningen

- Moderationen pr. hl er størst for de mindste bryggerier for herefter at falde, jo mere øl bryggeriet fremstiller (når moderationen beregnes på baggrund af fremstillet mængde).
- Afgiften på en hektoliter pilsnerøl er ca. 258 kr.
- Afgiftslettelsen må ifølge direktivet højst udgøre 50 pct. af normalsatsen. Det vil sige ca. 129 kr. pr. hl (for pilsnerøl).

Fremstillet mængde	Afgiftslettelse pr. hl (beregnet på fremstilling)
Op til 3.700 hl	77,08 kr.
Over 3.700 hl og op til 20.000 hl	77,08 kr. til 19,83 kr.
Over 20.000 hl og op til 200.000 hl	19,83 kr. til 0 kr.



Tilretning af ølmoderationsordningen (fortsat)

Eksempler på beregnede moderationsatser

- Hvis ikke forslaget gennemføres, kan afgiftslempelsen i visse tilfælde blive højere end intentionen bag ordningen, og også højere end hvad der er hjemmel til, ifølge EU's strukturdirektiv.
- Et bryggeri, der fremstiller 3.800 hl, men kun udleverer 1.000 hl til beskatning, vil få en beregnet afgiftslettelse på ca. 267 kr. Det er over tre gange højere, end satsen for de mindste bryggerier, og mere end afgiften.
- Et bryggeri, der fremstiller 12.000 hl, men kun udleverer 2.000 hl til beskatning, vil få en beregnet afgiftslettelse på ca. 137 kr. Det er ca. 5 gange så meget som et tilsvarende bryggeri med en større udlevering og mere end 50 pct. af afgiften (pilsnerøl).

Antal hl		Afgiftslettelse pr. hl	
Fremstillet	Udleveret	Forslag	Gældende
3.000	3.000	77,08	77,08
3.000	1.000	77,08	77,08
3.800	3.800	75,24	75,24
3.800	1.000	75,24	266,77
12.000	12.000	28,49	28,49
12.000	2.000	28,49	136,80

Tilpasning af bilafgifterne til ny brændstofsmåling

Ny og mere retvisende måling af bilers brændstofforbrug

- Der er indført en ny metode til at måle bilernes brændstofforbrug ved EU-typegodkendelse.
- Metoden er designet til at måle bilers brændstof mere præcist og ventes derfor at give bedre information om, hvor langt en bil kører på literen.
- Samtidig bidrager metoden til, at ejer- og registreringsafgiften fremadrettet mere præcist understøtter tilskyndelsen til at vælge en brændstoføkonomisk bil, hvilket er i tråd med bilaftalen fra september 2017.
- Af hensyn til forbrugeroplysningen omregner EU-kommissionen i en overgangsperiode brændstofforbruget målt med den nye metode til et tilnærmet brændstofforbrug, som hvis det var blevet målt med den gamle metode.

NEDC

- New European Driving Cycle.
- Udviklet i 1980'erne.
- Matcher ikke den teknologiske udvikling og ændringer i kørselsforholdene.
- Måler generelt et for lavt brændstofforbrug i forhold til det faktiske forbrug



WLTP

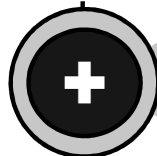
- World Harmonized Light Vehicle Test Procedure.
- Indført fra september 2017 og er fuldt indført fra januar 2019.
- Baseres på mere realistiske kørselsforhold med længere tid og strækning, flere accelerationer, højere fart etc.
- Måler et brændstofforbrug, som i gennemsnit er 21 pct. højere end NEDC, og som derfor i højere grad afspejler det faktiske forbrug.

Tilpasning af bilafgifterne til ny brændstofsmåling (fortsat)



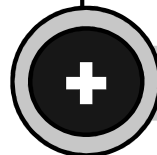
Fra september 2017

- WLTP introduceres som krav i forbindelse med typegodkendelse af nye typer af personbiler.
- Personbiler typegodkendt med et WLTP-brændstofforbrug er ligeledes forsynet med et omregnet NEDC-brændstofforbrug.
- Køretøjer typegodkendt efter NEDC før 1. september 2017 kan fortsat sælges.



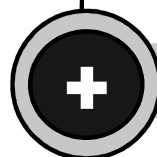
Fra september 2018

- Alle nye biler skal være typegodkendt med et brændstofforbrug målt efter WLTP testproceduren (Dog undtages restkøretøjer).
- Personbiler typegodkendt med et WLTP-brændstofforbrug er fortsat forsynet med et omregnet NEDC-brændstofforbrug.



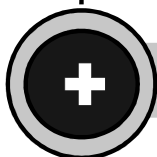
Fra januar 2019

- Alle nye biler skal anvende WLTP-brændstofforbrug til forbrugeroplysning i bl.a. reklamemateriale og på salgssteder.



Fra 2020

- Kommissionen vil konvertere de NEDC-baserede CO2 klimamål til WLTP CO2 klimamål for at kunne sammenligne fabrikanternes efterlevelse.



Fra 2021

- Brændstofforbruget opgjort med WLTP-metode omregnes ikke længere til en NEDC-angivelse af forbruget.
- Alene WLTP-angivelsen af forbruget vil fremgå af bilernes COC-dokument. Dvs. ikke længere omregning til NEDC.

Tilpasning af bilafgifterne til ny brændstofsmåling (fortsat)

Udfordring

- Analyser peger på, at EU-kommissionens omregning fra et WLTP-målt brændstofforbrug til et tilnærmet forbrug opgjort efter NEDC-metoden er upræcis. Det beregnede brændstofforbrug er 9-10 pct. højere end forventet.
- Uden lovændring vil man skulle anvende det omregnede og upræcise brændstofforbrug til at fastsætte ejer- og udligningsafgiften samt tillæg og fradrag for god brændstoføkonomi i registreringsafgiften.
- Dette ventes at medføre en gns. stigning i registreringsafgiften på ca. 7.000-9.000 kr., samt en gns. stigning i ejer- og udlignings-afgiften årligt på 80-1.000 kr., hvilket dækker over en stor spredning.
- Da der allerede vil blive markedsført biler i foråret 2018, hvis forbrugstal alene er målt med WLTP, vil det kræve en effektiv og hurtig løsning for at undgå utilsigtede afgiftsstigninger.

Løsningsforslag

- Det foreslås at anvende en omregningsfaktor på 21 pct., så man konverterer WLTP-måleresultaterne til et NEDC-brændstofforbrug.
- Det digitale motorregister (DMR) er et selvanmelder system, og derfor indberetter bilimportørerne i dag selv bilernes brændstoføkonomi. Løsningsforslaget kan derfor gennemføres uden øjeblikkelig tilretninger af DMR.
- Forslaget skønnes ikke at have provenumæssige konsekvenser, givet at de 21 pct. i gennemsnit rammer rigtigt.

Tilpasning af bilafgifterne til ny brændstofsmåling (fortsat)

Udfordring

- WLTP er – i modsætning til NEDC – en individualiseret måling og er baseret på mange flere faktorer, hvorfor brændstofforbruget og dermed afgiften vil afhænge af forbrugers specifikke valg af udstyr. WLTP indebærer derfor større udsving i brændstofforbruget end det beregnede NEDC-forbrug.
- Det har vist sig ikke at være muligt inden den 1. juli 2018 at nå at få idriftsat et IT-system hos bilimportørerne, -forhandlerne og leasingselskaberne, som kan kommunikere med bilproducenterne, så det korrekte brændstofforbrug efter WLTP fastslås i overensstemmelse med kundens ønsker til bilen.
- Ønsker forbrugeren at specificere sin helt egen bil i forhold til udstyr, bliver det uden systemtilpasning vanskeligt at bestemme brændstofforbruget og dermed registreringsafgiften og den samlede pris på bilen, som vil kunne give usikkerhed i forbindelse med indgåelse af købsaftaler.

Løsningsforslag

- Det anerkendes, at WLTP kan give systemmæssige udfordringer i forbindelse med beregning af pris og registreringsafgiften, som kan give usikkerhed i forbindelse med indgåelse af købsaftaler.
- Det foreslås at stille et ændringsforslag om en overgangsordning, således at der i en periode frem til 31. marts 2019, anvendes det beregnede NEDC-forbrug skaleret med 1,1.
- Efter 31. marts 2019 anvendes WLTP-brændstofforbruget skaleret med en faktor 1,21.
- Systemmæssigt vil en overgangsperiode, hvor det beregnede NEDC-forbrug med skalering anvendes, ikke give systemmæssige udfordringer for SKAT.

Skatteudvalget, den 22. maj 2018

Teknisk gennemgang af L 237 – fast driftssted



Skatteministeriet

Justering af reglerne om fast driftssted – erhvervsmæssig virksomhed

Gældende regler

- Passive investeringer i fx aktier udløser ikke fast driftssted, medmindre investorerne træffer deres investeringsbeslutninger gennem et fast forretningssted i Danmark eller har delegeret beslutningskompetencen til en "agent" i Danmark.
- Udenlandske investorer i transparente enheder har i praksis ikke haft fast driftssted i Danmark.
- Det kræver ofte komplekse strukturer i fondene m.v. for at undgå fast driftssted – og der er truffet talrige afgørelser herom i form af bindende svar.

Lovforslaget

- Udenlandske investorers passive investeringsaktiviteter betragtes ikke som "udøvelse af erhverv". Allerede af den grund udløser aktiviteterne ikke fast driftssted.
- Komplekse strukturer og anmodninger om bindende svar overflødiggøres derfor.
- Udbytter og renter vil fortsat kunne kildebeskattes efter nugældende regler.