EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Notifikationsnummer : 2016/0218/NL (Netherlands)

Ændring af lov af 2001 om indkomstskat, lov af 1964 om lønskat, lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler, lov af 1994 om afgift på motorkøretøjer og provinsloven (ændret lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II" (brev om nye bestemmelser inden for skattepolitik om motorkøretøjer))

Modtagelsesdato : 12/05/2016
Afslutning af status quo-periode : Not applicable (closed)
Skattemæssige foranstaltninger : Ja

Message

Meddelelse 002

Kommissionens meddelelse - TRIS/(2016) 01439
Direktiv (EU) 2015/1535
Oversættelse af meddelelsen 001
Notifikation: 2016/0218/NL

No abre el plazo - Nezahajuje odklady - Fristerne indledes ikke - Kein Fristbeginn - Viivituste perioodi ei avata - Καμμία έναρξη προθεσμίας - Does not open the delays - N'ouvre pas de délais - Non fa decorrere la mora - Neietekmē atlikšanu - Atidėjimai nepradedami - Nem nyitja meg a késéseket - Ma' jiftaħx il-perijodi ta' dawmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Neotvorí oneskorenia - Ne uvaja zamud - Määräaika ei ala tästä - Inleder ingen frist - Не се предвижда период на прекъсване - Nu deschide perioadele de stagnare - Nu deschide perioadele de stagnare.

(MSG: 201601439.DA)
1. MSG 002 IND 2016 0218 NL DA 12-05-2016 NL NOTIF

2. NL

3A. Ministerie van Financiën
Belastingdienst

3B. Ministerie van Financiën
Directoraat Generaal Fiscale Zaken
Korte Voorhout 7
PO BOX 20201
2500 EE Den Haag

4. 2016/0218/NL - S00E

5. Ændring af lov af 2001 om indkomstskat, lov af 1964 om lønskat, lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler, lov af 1994 om afgift på motorkøretøjer og provinsloven (ændret lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II" (brev om nye bestemmelser inden for skattepolitik om motorkøretøjer))

6. Motorkøretøjer

7. -

8. Det ændrede lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II" omfatter nedenstående ændringer.

1. Bestemmelser om tillægsafgift for privatbrug af firmabiler

Frem til 1. januar 2017 forhøjes lønskatten og indkomstskatten med følgende tillægsafgifter på firmabiler, der også anvendes til privatbrug:
4 % for 0 g CO2-emission pr. km
15 % for CO2-emissioner, som er højere end 0 g/km, men under 50 g/km
21 % for CO2-emissioner, som er højere end 50 g/km, men under 106 g/km
25 % for mere end 106 g CO2-emission pr. km.

På grundlag af det ændrede lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II" forhøjes lønskatten og indkomstskatten med følgende tillægsafgift:
4 % for 0 g CO2-emission pr. km
22 % for mere end 0 g CO2-emission pr. km.

Incitamentet til nye nulemissionsbiler forbliver uændret til og med 2020. Det vil sige, at tillægsafgiften på disse biler fastholdes på 4 %. Fra 1. januar 2019 begrænses denne reducerede tillægsafgift på 4 % til 50 000 EUR. Den del af bilens katalogpris, som overstiger 50 000 EUR, vil blive pålagt den normale 22 % tillægsafgift. Denne grænse gælder ikke for biler, som kører på brint.

Artikel I til VI i det ændrede lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II"

2. Bestemmelser vedrørende afgifter på personbiler og motorcykler
I henhold til loven om gennemførelse af "Autobrief" og skatterammen 2015 er det bestemt at sætte grænserne for CO2-emission og beskatningstrinene i loven af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler ned hvert år frem til 1. januar 2017. Det ændrede lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II" foreskriver, at de årlige nedsættelser af grænserne for CO2-emission i loven af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler skal ske i takt med de teknologiske fremskridt. Grænserne for CO2-emission for beskatningstrinene vil i gennemsnit blive reduceret med 3,7 % om året mellem 2017 og 2020, således at beskatningsgrundlaget svarer til den (forventede) teknologiske udvikling. Denne regel gælder ligeledes for den CO2-grænse, der finder anvendelse på dieseltillægget.

Afgiftssatsen på personbiler og motorcykler for konventionelle køretøjer vil i gennemsnit falde med 14,7 % mellem 2017 og 2020. Dieseltillægget er undtaget fra denne nedsættelse. Beløbet stiger fra 175 EUR til 350 EUR fra og med 1. januar 2017 for at mindske den indbyrdes afhængighed mellem afgiften på personbiler og motorcykler og CO2-emissioner. Satserne pr. gram CO2-emission vil blive sat tilsvarende ned.

I henhold til loven om gennemførelse af "Autobrief" og skatterammen 2015 er det bestemt at fritage nulemissionskøretøjer for afgiften på personbiler og motorcykler. Denne fritagelse bevares til og med 2020.

Den afgiftsmæssige behandling af genopladelige hybridkøretøjer i forbindelse med afgiften på personbiler og motorcykler normaliseres. Genopladelige hybridkøretøjer behandles mere eller mindre på samme måde som konventionelle køretøjer med en tilsvarende CO2-emission med hensyn til afgiften på personbiler og motorcykler og på grundlag af deres faktiske forbrug. Loven om afgift på personbiler og motorcykler indeholder en særskilt tabel. Som undtagelse fra den gældende takststruktur for konventionelle køretøjer består den nye struktur af tre beskatningstrin, og der er ikke noget fast beløb.

Artikel VII til XXVI i ændringslovforslaget om gennemførelse af "Autobrief II"

3. Bestemmelser vedrørende den årlige vægtafgift
Indtil 1. januar 2017 gælder for personbiler med højst 50 g CO2-emission pr. km en halvering af den årlige vægtafgift

samt en vægtkorrektion på 125 kg. Denne vægtkorrektion bortfalder. Disse køretøjer vil fortsat være omfattet af skatteincitamentet med halv takst i 2017-2020.

Den gældende undtagelse indtil 1. januar 2017 for køretøjer med 0 g CO2-emission pr. km opretholdes til og med 2020.

Den årlige vægtafgift for konventionelle personbiler nedsættes med 2 % pr. 1. januar 2017.

Den årlige vægtafgift forhøjes med 15 % dieseltillæg (inklusive den ekstra provinsskat) på personbiler og leveringsvarevogne, som udleder mere end 5 mg fine partikler pr. km, fra 1. januar 2019. For firmavarevogne gælder dette tillæg kun, når køretøjets første indregistrering ligger mere end 12 år tilbage.

Artikel XXVI til XXVIII i ændringslovforslaget om gennemførelse af "Autobrief II"

9. I loven om gennemførelse af "Autobrief" og skatterammen 2015 foreskrives et skatteincitament for 2012-2016 på grundlag af CO2-emissionen for (meget) miljøvenlige biler. Vurderingen af incitamentspolitikken i denne periode har tilvejebragt tilstrækkelig mange oplysninger til at analysere afgiftsordningen for motorkøretøjer. Tabet af skatteindtægter som følge af udhulingen af beskatningsgrundlaget og den teknologiske udvikling på et automarked, der er udsat for flere og flere forstyrrelser og hele tiden blive mere komplekst, kræver en tilpasning af afgiftsordningen for motorkøretøjer. Bestemmelserne i det ændrede lovforslag om gennemførelse af "Autobrief II" vil på sigt føre til et mere enkelt skatteincitamentssystem, der fremmer lavemission, er mere målrettet og vil resultere i solide beskatningsgrundlag og stabile skatteindtægter, og som vil bidrage mere effektivt til at opfylde miljø- og klimamålene.

Ad 1. Ændringer og forenkling af tillægsafgiften
Tillægsafgiften er en standardsatsordning, hvor fordelen ved privatbrug af en firmabil trækkes fra indkomst- eller lønskatten. Den generelle procentsats for denne tillægsafgift er en omtrentlig beregning af gennemsnitsværdien af den opnåede fordel. Den strukturelle udvikling såsom faldet i brændstofforbrug og vedligeholdelsesomkostninger og de mere og mere omfattende restriktioner for privatbrug af firmabiler giver anledning til at nedsætte den generelle tillægsafgiftsprocent fra 25 til 22 % pr. 1. januar 2017.

Indførelse af nedsættelser, som afhænger af CO2-emissionen og miljøbelastningen, er kompleks og forstyrrer markedet i betydelig grad. Omkostningerne ved disse nedsættelser står ikke længere i forhold til de opnåelige miljøfordele. Fra 1. januar 2017 afskaffes miljønedsættelserne, og i stedet indføres en tillægsafgift på 22 % for alle køretøjer, som udleder mere end 0 g/km.

For fortsat at fremme omstillingen til nulemissionskøretøjer fastholdes tillægsafgiften på køretøjer, som udleder 0 g/km, på 4 % til og med 2020. Eftersom det forventes, at flere bilproducenter vil sende meget luksusprægede elbiler på markedet, begrænses tillægsafgiften på 4 % til en katalogpris på op til 50 000 EUR fra og med 1. januar 2019. Beløbet (katalogpris), som overstiger 50 000 EUR, vil blive pålagt den normale 22 % sats. Tillægsafgiftens miljønedsættelse vil således ikke overstige loftet på 9 000 EUR. Denne begrænsning gælder ikke for brintkøretøjer, da anskaffelsesprisen for denne type køretøjer umiddelbart er højere på grund af de anvendte teknikker.

Køretøjer, som har været omfattet af en miljønedsættelse af tillægsafgiften ved køb inden den 1. januar 2017, bevarer denne fordel i 60 måneder efter bilens første indregistrering.

Ad 2. Bestemmelser vedrørende afgifter på personbiler og motorcykler
Afgiften på personbiler og motorcykler kan let pålægges nye køretøjer, men meget nemt omgås ved import af brugte biler. Mulighederne for at forhindre denne praksis møder indvendinger i tilknytning til EU-retten. Desuden bliver pålæggelse af afgiften på personbiler og motorcykler mere og mere kompleks for skattemyndighederne. Skattemyndighedernes pålæggelse af afgiften bliver mere effektiv gennem et første skridt, som gennemføres med nedsættelsen af afgiften på personbiler og motorcykler. På længere sigt vil den gradvise nedsættelse af afgiften på personbiler og motorcykler indskrænke mulighederne for at udnytte EU-lovgivningen. Derfor starter den gradvise nedsættelse af afgiften på personbiler og motorcykler med en 14,7 % nedsættelse af taksterne med undtagelse af

dieseltillægget.

Anvendelse af CO2-emissionen som beskatningsgrundlag bl.a. i loven af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler skader skatteindtægternes bæredygtighed. Desuden bremser en registreringsafgift som afgiften på personbiler og motorcykler efterspørgslen på nye, ofte mindre forurenende biler. En forhøjelse af det faste beløb fra 175 EUR til 350 EUR og en tilsvarende nedsættelse af taksterne vil mindske den indbyrdes afhængighed mellem afgiften på personbiler og motorcykler og CO2-emissioner.

En undersøgelse fra TNO (nederlandsk organisation for anvendt videnskabelig forskning) og PRC (Population Research Centre) gik ud fra en miljøforbedring på 3,7 % om året i gennemsnit i kraft af den teknologiske udvikling. Dette lovforslag sigter mod at bekræfte denne undersøgelse. Grænserne for CO2-emission i afgiften på personbiler og motorcykler sættes ned for at svare til den teknologiske udvikling.

En undersøgelse viser, at den andel af eldrevne kilometer, som køres med genopladelige hybride elkøretøjer, er (langt) mindre end den, der anvendes til forbrugstest under EU-typegodkendelser. Eftersom antallet af eldrevne kilometer reelt er mindre, tæller et gram CO2, som frembringes af genopladelige hybride elkøretøjer og måles under de officielle test, langt mere end det samme gram udledt af køretøjer med traditionelle fremdrivningssystemer. I Nederlandene kørte de genopladelige hybride elkøretøjer mellem april 2012 og marts 2015 i gennemsnit en fjerdedel af deres kilometertal ved hjælp af elektrisk energi. Derfor betragtes disse køretøjer i stigende grad på samme måde som konventionelle køretøjer i dette lovforslag. Inden udgangen af 2020 afvikles den afgiftsmæssige behandling af genopladelige hybride elkøretøjer lidt efter lidt.

Ad 3. Bestemmelser vedrørende den årlige vægtafgift
Med dette lovforslag afskaffes skatteincitamentet gradvis og kontrolleret for den kommende periode. Det forventes, at en del af de genopladelige hybride elkøretøjer fra 2017 vil forlade leasingmarkedet og blive tilgængelige for privatpersoner på brugtbilmarkedet. Det forventes ligeledes, at privatpersoner kører flere eldrevne kilometer med et genopladeligt hybridt elkøretøj. Derfor vælges i lovforslaget et incitament til at benytte disse køretøjer i 2017-2020 ved at halvere den årlige vægtafgift.

For fortsat at fremme omstillingen til nulemissionskøretøjer fastholdes fritagelsen for årlig vægtafgift for køretøjer, som udleder 0 g/km, i 2017-2020.

Gamle personbiler og varevogne med dieselmotor, som ikke er fabriksmonteret med partikelfilter, udleder mange flere fine partikler end dieselkøretøjer, som er udstyret med partikelfilter. Gamle diselkøretøjer bidrager i en uforholdsmæssig langt større grad til luftforureningen i byerne. Derfor pålægges personbiler og varevogne med dieselmotor, som udleder mere end 5 mg fine partikler pr. km, fra 1. januar 2019 et dieseltillæg ud over vægtafgiften. Denne grænse betyder, at vi overholder den europæiske Euro 5-norm, som har været obligatorisk siden den 1. september 2009 for nye modeller af personbiler og lette erhvervskøretøjer. For erhvervskøretøjernes vedkommende er bestemmelsen dog begrænset til køretøjer, som er mindst 12 år gamle, for at undgå, at et uforholdsmæssigt stort antal dieselkøretøjer pålægges et diseltillæg ud over vægtafgiften i 2019.

10. Grundteksternes numre eller titler: ad. 1
Artikel 3.20 i lov af 2001 om indkomstskat
Artikel 10a.4 i lov af 2001 om indkomstskat
Artikel 10a.14 i lov af 2001 om indkomstskat
Artikel 10b.1 i lov af 2001 om indkomstskat

Artikel 13a (bis) i lov af 1964 om lønskat
Artikel 35n i lov af 1964 om lønskat
Artikel 35o i lov af 1964 om lønskat
Artikel 36c i lov af 1964 om lønskat
Artikel 39h i lov af 1964 om lønskat

ad. 2
Artikel 1 i lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler
Artikel 9 i lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler
Artikel 9c i lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler
Artikel 10 i lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler
Artikel 16b i lov af 1992 om afgift på personbiler og motorcykler

ad. 3
Artikel 22 i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 23 i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 23b i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 24 i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 24aa i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 24a i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 24b i lov af 1994 om årlig vægtafgift
Artikel 31 i lov af 1994 om årlig vægtafgift

Artikel 222 i provinsloven

11. Nej

12. -

13. Nej

14. Ja

15. -

16. TBT-aspekt

Nej, udkastet har ingen mærkbar virkning på den internationale handel.

SPS-aspekt

Nej, udkastet er ikke en sundhedsmæssig eller plantesundhedsmæssig foranstaltning.

****
Europa-Kommissionen

Kontaktadresse Direktiv (EU) 2015/1535
Fax: +32 229 98043
email: grow-dir83-189-central@ec.europa.eu