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

Notifikationsnummer : 2011/0525/NL (Netherlands)

Ændring af visse skattelove og visse andre love (beskatningsplan af 2012) Ændring af (afgifts)loven af 1992 for personbiler og motorcykler (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen), loven af 1994 om vejafgift (Wet op de motorrijtuigenbelasting) og visse andre love (lov om cirkulære for personbiler (implementering) (Wet uitwerking autobrief))

Modtagelsesdato : 17/10/2011
Afslutning af status quo-periode : Not applicable (closed)
Skattemæssige foranstaltninger : Ja

Message

Meddelelse 002

Kommissionens meddelelse - SG(2011) D/52406
Direktiv 98/34/EF
Oversættelse af meddelelsen 001
Notifikation: 2011/0525/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 - Nao 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: 201102406.DA)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL DA 17-10-2011 NL NOTIF

2. NL

3A. Ministerie van Financiën
Belastingdienst/Douane centrale dienst voor in- en uitvoer

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

4. 2011/0525/NL - S00E

5. Ændring af visse skattelove og visse andre love (beskatningsplan af 2012)
Ændring af (afgifts)loven af 1992 for personbiler og motorcykler (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen), loven af 1994 om vejafgift (Wet op de motorrijtuigenbelasting) og visse andre love (lov om cirkulære for personbiler (implementering) (Wet uitwerking autobrief))

6. Biler og motorbrændstoffer

7. -

8. 1. Den foreslåede lov om cirkulære for personbiler (implementering) strammer grænserne for CO2 i årene frem til 2015. CO2-niveaugrænserne for registreringsafgift på motorkøretøjer nedjusteres den 1. januar hvert år (1. juli i 2012). Dette vil få CO2-emissionsgrænserne (med henblik på registreringsafgift på motorkøretøjer) for både benzin og diesel til gradvist at nå hinanden, således der opnås ens niveauer i 2015.

2. Det faste dieseltillæg i registreringsafgiften på motorkøretøjer skal erstattes med et CO2 afhængigt dieseltillæg, som træder i kraft fra 1. juli 2012. Tillægget skal træde i kraft fra den førnævnte dato og skal tilpasses årligt frem til 2015.

3. Vejafgiftsfritagelsen for biler med høj energieffektivitet ophæves fra 1. januar 2014 for både nye og eksisterende biler, således at vejafgiftsbeløbet fra 2014 og fremefter alene skal afhænge af køretøjets vægt. Frem til 1. januar 2014 vil de nuværende CO2-fritagelsesgrænser (110 g/km for benzin og 95 g/km for diesel) fortsat være gældende.
4. Personbiler med en CO2-emission på under 50 g/km skal være fritaget fra vejafgift frem til 2016.

5. Lastbiler med en emission i henhold til Euronorm 3 underlægges et tillæg på 20 % af vejafgiften fra 1. januar 2013.

6. Med hensyn til beregning af den (lønmæssige og indkomstmæssige) afgiftsbøde i forbindelse med den mulige anvendelse af virksomheders biler til private formål skal de pågældende CO2-emissionsgrænser nedjusteres den 1. januar hvert år (1. juli i 2012), hvor afgiftsbøden reduceres med 11 % eller 5 % for biler, som forbliver under grænserne. Denne foreslåede lov fastlægger CO2-grænserne for årene frem til 2015. Tærsklen for reduktion af afgiftsbøden med 11 % skal forblive den samme som tærsklen for fritagelse fra registreringsafgiften. CO2-emissionsgrænser for både benzin og diesel skal gradvist nå hinanden, således der opnås ens niveauer i 2015.

7. Fritagelse for afgiftsbøden skal udvides fra 1. januar 2012 til at omfatte biler med en CO2-emission under 50 g/km. Denne fritagelse skal kun gælde for biler, som er tildelt et registreringsnummer for første gang før 1. januar 2016. For biler med en CO2-emission på 0 g/km, som er tildelt et registreringsnummer for første gang før 1. januar 2012, skal fritagelse for afgiftsbøden udvides med 2 år til 1. januar 2017.

8. Med hensyn til skattebøden skal biler, som falder inden for den nye ordning, fremover beholde deres reducerede procentsats for afgiftsbøden i en periode på 60 måneder. Når hver periode på 60 måneder udløber skal den mulige anvendelse af en reduceret procentsats for afgiftsbøden i en anden periode bestemmes i overensstemmelse med CO2-grænserne, som er gældende på dette tidspunkt. Den nye ordning skal træde i kraft fra 1. juli 2012 undtagen for biler, som omtales i punkt 6, der skal underlægges den nye ordning fra 1. januar 2012.

9. Loven om punktafgifter (Wet op de accijns) indeholder i øjeblikket en mulighed for en delvis refundering af punktafgiften på E85. Udkastet foreslår en generisk ordning for alle bæredygtigt fremstillede biobrændstoffer eller blandinger af bæredygtigt fremstillede biobrændstoffer og fossile brændstoffer, hvis energiindhold er mindre end det for tilsvarende motorbrændstoffer, og som indeholder en mængde biobrændstof, der overskrider en andel på 10 % af energiindholdet, som angivet i direktivet om vedvarende energi.
10. Det foreslås af fritage biler, der tankes med naturgas, og som kan køre på grøn gas, fra CO2-grænserne og satserne for dieselbiler, som de hidtil har været underlagt. Som kompensation skal vejafgiften for disse biler inkorporere et såkaldt LPG-tillæg, hvilket specifikt indbefatter det laveste tillægsniveau, som gælder for biler med en såkaldt LPG-3-anordning. Der skal indgås en industriaftale med henblik på at opnå garantier fra industrien for, at nederlandske tankstationer næsten udelukkende vil udbyde grøn gas i stedet for naturgas.

(Artikel I til XII og XV til XXIV i loven om cirkulære for personbiler (implementering))
(Artikel XX i beskatningsplanen af 2012)

9. Vedrørende punkt 1: Det har vist sig i praksis, at antallet af kvalificerede biler til den reducerede registreringsafgift er betydeligt højere end antaget ved indførelse af ordningen. For at forsætte med at fremskynde forbrugere og producenter til at købe og producere energieffektive biler skal CO2-emissionsgrænserne strammes hvert år frem til mindst 2015. Dette skal også skabe sikkerhed med hensyn til niveauerne for CO2-emissionsgrænser over en længere periode.
Vedrørende punkt 2: Bestemmelse af dieseltillægget på grundlag af CO2-emissioner tager højde for det faktum, at den gennemsnitlige fordel i kraft af den punkafgiftsmæssige forskel mellem en benzindreven bil og en dieselbil øges med bilens brændstofforbrug. Eftersom registreringsafgiften også skal være forskellig for dieselbiler og benzindrevne biler frem til 2015 pga. af forskellen i niveaugrænserne, er det nødvendigt årligt at tilpasse dieseltillæggets beløb pr. gram emissioner frem til 2015 for tilstrækkeligt at kompensere for den punkafgiftsmæssige forskel mellem dieselbiler og benzindrevne biler. Fra 2015 og fremefter skal den eneste forskel mellem dieselbiler og benzindrevene biler med hensyn til registreringsafgiften være dieseltillægget.

Vedrørende punkt 3: Regeringen finder det ikke ønskværdigt, at ejere af biler med (høj) energieffektivitet ikke skal tage del i byrden vedrørende vejomkostninger. For at forebygge et pludseligt bortfald af den relative fordel, som bilejere fritaget for vejafgift har på nuværende tidspunkt, skal fritagelsen ophæves fra 1. januar 2014 for alle biler med undtagelse af biler med emissioner under 50 gram (se også punkt 4).

Vedrørende punkt 4: Det er nødvendigt med en midlertidig lettelse for den kategori af køretøjer med emissioner under 50 g/km med henblik på at opnå tilstrækkelige store mængder, for at produktpriserne kan sinkes, hvilket skaber de nødvendige betingelser for et potentielt gennembrud for produktet. Denne fritagelse skal træde i kraft på det tidspunkt, hvor den nuværende fritagelse ophæves, og den skal vare 2 år frem til slutningen af 2015.

Vedrørende punkt 5: Vejafgiften er forbundet med stigende satser for lastbilder i ældre Euroklasser. Som tiden går forsvinder de ældste køretøjer fra vognparkerne, og nye køretøjer kommer til. Dette mindsker foranstaltningens effektivitet. For at modvirke denne effekt skal adskillelsen skærpes ved at indføre en ny tillægsklasse, Euro 3. Ikrafttrædelsesdatoen er den samme som datoen, hvorpå Eurovignette ophører med at gælde i Nederlandene, og Euroklasse 3 bliver obligatorisk for lastbiler.

Vedrørende punkt 6: Det har vist sig i praksis, at antallet af kvalificerede biler til den reducerede registreringsafgift er betydeligt højere end antaget ved indførelse af ordningen. For at give incitamenter for bilejere og -producenter til forsat at købe og producere mere energieffektive biler skal CO2-grænserne sinkes årligt frem til mindst 2015. Dette skal også skabe sikkerhed med hensyn til niveauerne for CO2-emissionsgrænserne over en længere periode.
Vedrørende punkt 7: Det er nødvendigt med en midlertidig lettelse for den kategori af køretøjer med emissioner under 50 g/km med henblik på at opnå tilstrækkelige store mængder, for at produktpriserne kan sinkes, hvilket skaber de nødvendige betingelser for et potentielt gennembrud for produktet. Dette skal være en midlertidig foranstaltning, eftersom det antages, at disse betingelser vil være tilvejebragt i tilstrækkelig grad efter fire år. For at sikre, at biler, som er købt før den førnævnte periode og allerede er fritaget fra afgiftsbøden, fortsat skal kunne drage fordel af fritagelse i mindst den samme periode, forlænges fritagelsen for disse biler til 1. januar 2017.

Vedrørende punkt 8: At et givent afgiftsbødeniveau skal opretholdes i 60 måneder forhindrer dels, at biler ufordelagtiggøres den årlige stramning af CO2-emissionsgrænserne, men sikrer samtidig også, at der stadig vil være et fremtidigt incitament til at vælge en (endnu) mere energieffektiv bil.

Vedrørende punkt 9: Nuværende nederlandsk lovgivning fastsætter kun refunderinger for produktet E85 (benzin med 70 til 85 % bioethanol). Den her foreslåede generiske ordning omfatter bredere, hvilket fremskynder anvendelse af biobrændstoffer eller blandinger af biobrændstoffer og fossile brændstoffer, hvis energiindhold er mindre end for det tilsvarende motorbrændstof. For at være kvalificeret til refunderingen skal biobrændstoffet opfylde bestemte kriterier for bæredygtighed, som omtalt i artikel 17 i direktivet om vedvarende energi. Refunderingsordningen er begrænset til motorbrændstoffer.

Vedrørende punkt 10: Denne foranstaltning udgør et midlertidigt skift i afgiftsbyrden, som mindsker afgiftsbyrden på køb af biler, der tankes med naturgas, men øger den månedlige vejafgift for anvendelse af offentlige veje. Formålet er at

fremskynde salget af køretøjer. Skiftet i afgiftsbyrden skal gøre det mere attraktivt at købe disse biler i forhold til lignende biler, som kører på andre motorbrændstoffer.

10. Grundteksternes numre eller titler: - artikel 3.20 i loven af 2001 om indkomstskat (Wet inkomstenbelasting)
- artikel 13bis i loven af 1964 om skat på løn (Wet op de loonbelasting)
- artikel 25a i loven af 1994 om vejafgift
- artikel 71h i loven om punktafgifter.

11. Nej

12. -

13. Nej

14. Ja

15. -

16. TBT-aspekt

Nej, udkastet har ikke nogen mærkbar effekt på den internationale handel.

SPS-aspekt

Nej, udkastet er ikke en sundhedsmæssig eller plantesundhedsmæssig foranstaltning.

Catherine Day
Secretaris-Generaal
Europese Commissie

Contactpunt Richtlijn 98/34
Fax: (32-2) 296 76 60
email: dir83-189-central@ec.europa.eu