Notifizierungsnummer : 2011/0525/NL (Netherlands)

Änderung einiger Steuergesetze und sonstiger Gesetze (Steuerplan 2012) Änderung des Gesetzes über die Besteuerung von Personenkraftwagen und Krafträdern 1992, des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994 und sonstiger Gesetze (Gesetz über die Ausarbeitung des Autobriefs)

Eingangsdatum : 17/10/2011
Ende der Stillhaltefrist : Not applicable (closed)
Steuerliche Maßnahmen : Ja

Message

Mitteilung 002

Mitteilung der Kommission - SG(2011) D/52406
Richtlinie 98/34/EG
Übersetzung der Mitteilung 001
Notifizierung: 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.DE)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL DE 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. Änderung einiger Steuergesetze und sonstiger Gesetze (Steuerplan 2012)
Änderung des Gesetzes über die Besteuerung von Personenkraftwagen und Krafträdern 1992, des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994 und sonstiger Gesetze (Gesetz über die Ausarbeitung des Autobriefs)

6. Kraftwagen und Kraftstoffe

7. -

8. 1. In der Gesetzesvorlage zum Gesetz über die Ausarbeitung des Autobriefs (Brief des Kabinetts an das Parlament zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen) werden die CO2-Grenzen für die Jahre bis 2015 verschärft. Die CO2-Grenzen für die Steuer auf Personenkraftwagen und Motorräder (BPM) werden jährlich zum 1. Januar nach unten korrigiert (2012 zum 1. Juli). Dabei nähern sich die CO2-Emissionsgrenzen für die BPM für Benzin und Diesel einander langsam an und erreichen 2015 den gleichen Wert.

2. Der feste Dieselzuschlag in der BPM wird mit Wirkung vom 1. Juli 2012 durch einen CO2-bezogenen Dieselzuschlag ersetzt. Dieser Zuschlag ist dann ab diesem Datum zu entrichten und wird bis 2015 jährlich angepasst.

3. Die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für sehr sparsame Fahrzeuge entfällt ab 1. Januar 2014 sowohl für Neu- als auch für Altfahrzeuge. Dadurch basiert die Kraftfahrzeugsteuer ab 2014 nur noch auf dem Gewicht. Bis zum 1. Januar 2014 gelten die derzeitigen CO2-Befreiungsgrenzen (Benzin 110 g/km, Diesel 95 g/km).

4. Personenkraftwagen mit einem CO2-Ausstoß von nicht mehr als 50 g/km sind bis 2016 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

5. Für Lastkraftwagen mit der Emissionsnorm Euro III gilt in der Kraftfahrzeugsteuer ab 1. Januar 2013 eine Erhöhung von 20 %.

6. Für die Festsetzung der Anrechnung der privaten Nutzung eines Geschäftswagens auf die Lohn- und Einkommensteuer werden die CO2-Emissionsgrenzen jährlich zum 1. Januar nach unten korrigiert (2012 zum 1. Juli). Dabei gilt für Kraftwagen, die unter dieser Grenze bleiben, eine Ermäßigung der Anrechnung in Höhe von 11 oder 5 %. In dieser Gesetzesvorlage werden die CO2-Grenzen für die Jahre bis 2015 festgesetzt. Die Grenze für eine Ermäßigung der Anrechnung in Höhe von 11 % entspricht dabei weiterhin der Grenze für die Befreiung von der BPM. Dabei nähern sich die CO2-Emissionsgrenzen für Benzin und Diesel einander langsam an und erreichen 2015 den gleichen Wert.

7. Die Befreiung von der Anrechnung wird ab 1. Januar 2012 auf Kraftwagen mit einem CO2-Ausstoß von nicht mehr als 50 g/km ausgeweitet. Diese Befreiung gilt nur für Kraftwagen, die vor dem 1. Januar 2016 zum ersten Mal zugelassen wurden. Für Kraftwagen mit einem CO2-Ausstoß von 0 g/km, die vor dem 1. Januar 2012 zum ersten Mal zugelassen wurden, wird die Befreiung von der Anrechnung um 2 Jahre bis 1. Januar 2017 verlängert.

8. Bei der Anrechnung gilt für Kraftwagen, die unter die neue Regelung fallen, künftig für einen Zeitraum von 60 Monaten ein ermäßigter Anrechnungssatz. Am Ende des Zeitraums von 60 Monaten wird jeweils geprüft, ob der Kraftwagen zu den dann geltenden CO2-Grenzen erneut für einen ermäßigten Anrechnungssatz in Betracht kommt. Die neue Regelung tritt am 1. Juli 2012 in Kraft, mit Ausnahme der unter 6. genannten Kraftwagen, für die die neue Regelung ab dem 1. Januar 2012 gilt.

9. Das Verbrauchsteuergesetz sieht jetzt die Möglichkeit einer teilweisen Erstattung der Verbrauchsteuer für E85 vor. In der Gesetzesvorlage wird eine allgemeine Regelung für alle nachhaltig erzeugten Biokraftstoffe oder Gemische aus nachhaltig erzeugten Biokraftstoffen und fossilen Kraftstoffen vorgeschlagen, deren Energieinhalt niedriger ist als derjenige der gleichwertigen Kraftstoffe, die einen Biokraftstoffanteil enthalten, der den in der Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen genannten Anteil von 10 % auf der Basis des Energieinhalts übersteigt.

10. Es wird vorgeschlagen, für Erdgasfahrzeuge, die auch mit Biogas fahren können, die derzeitige Koppelung dieser Fahrzeuge an die CO2-Grenzen und Steuersätze für Dieselfahrzeuge aufzuheben. Zum Ausgleich gilt in der Kraftfahrzeugsteuer für diese Fahrzeuge der so genannte LPG-Zuschlag, insbesondere der für Fahrzeuge mit einer so genannten LPG-3-Anlage geltende niedrigere Zuschlag. Über eine Vereinbarung werden Absprachen über die Garantie der Branche getroffen, dass an niederländischen Tankstellen nahezu ausschließlich Biogas anstelle von Erdgas angeboten wird.

(Artikel I bis XII und XV bis XXIV des Gesetzes über die Ausarbeitung des Autobriefs)
(Artikel XX des Steuerplans 2012)

9. Ad 1. In der Praxis hat sich gezeigt, dass erheblich mehr Kraftwagen für eine niedrigere BPM in Frage kommen, als bei der Einführung vorgesehen war. Um für die Verbraucher und Hersteller weiterhin einen Anreiz für den Kauf und die Herstellung möglichst sparsamer Fahrzeuge zu schaffen, werden die CO2-Emissionsgrenzen künftig jährlich, auf jeden Fall bis 2015, verschärft. Damit wird zugleich für einen längeren Zeitraum Sicherheit über die Höhe der CO2-Emissionsgrenzen geboten.

Ad 2. Mit der Festsetzung des Dieselzuschlags anhand des CO2-Ausstoßes wird der Gedanke berücksichtigt, dass der durchschnittliche Vorteil der unterschiedlichen Verbrauchsteuer zwischen einem Benzin- und einem Dieselfahrzeug mit steigendem Verbrauch des Fahrzeugs zunimmt. Da die BPM auf Diesel- und Benzinfahrzeuge auch infolge der verschiedenen Steuerstufen unterschiedlich ausfällt, muss der Betrag für den Dieselzuschlag pro Gramm Emissionen bis 2015 jährlich angepasst werden, damit der Unterschied in der Verbrauchsteuer zwischen Diesel- und Benzinfahrzeugen jährlich in geeigneter Weise ausgeglichen wird. Ab 2015 stellt der Dieselzuschlag somit noch den einzigen Unterschied in der BPM zwischen Diesel- und Benzinfahrzeugen dar.

Ad 3. Das Kabinett hält es nicht für wünschenswert, dass Halter von (sehr) sparsamen Kraftwagen keinen Beitrag zur Straßennutzung leisten. Um diesen Vorteil für Fahrzeughalter, die von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, nicht zu rasch entfallen zu lassen, wird ab 1. Januar 2014 die Befreiung für alle Kraftwagen aufgehoben, wobei für Kraftwagen mit einem Ausstoß von nicht mehr als 50 Gramm eine Ausnahme gilt. (Siehe auch ad 4)

Ad 4. Ein befristeter Anreiz für die Fahrzeugklasse mit einem Ausstoß von nicht mehr als 50 g/km ist erwünscht, um zu einer Menge zu gelangen, die eine Senkung des Produktpreises und damit einen Durchbruch des Produkts ermöglicht. Diese Befreiung gilt ab dem Zeitpunkt der Abschaffung der derzeitigen Befreiung und läuft dann noch 2 Jahre bis 2015.

Ad 5. Die Kraftfahrzeugsteuer sieht Erhöhungen des Steuersatzes für Lastkraftwagen älterer Euro-Klassen vor. Im Laufe der Zeit verschwinden die ältesten Fahrzeuge aus den Fuhrparks und werden neue Fahrzeuge angeschafft. Die Maßnahme verliert dadurch an Effektivität. Um dem entgegen zu wirken, wird die Differenzierung verschärft, indem eine neue Erhöhungsklasse, Euro III, hinzugefügt wird. Dies tritt zeitgleich mit der Abschaffung der Eurovignette in den Niederlanden und der verpflichtenden Einführung der Klasse Euro III für Lastkraftwagen in Kraft.

Ad 6. In der Praxis hat sich gezeigt, dass erheblich mehr Kraftwagen für eine ermäßigte BPM in Betracht kommen, als bei der Einführung vorgesehen war. Um den Haltern dieser Fahrzeuge und den Herstellern weiterhin einen Anreiz für den Kauf und die Herstellung möglichst sparsamer Kraftwagen zu geben, werden die CO2-Emissionsgrenzen künftig jährlich, auf jeden Fall bis 2015, verschärft. Damit wird zugleich für einen längeren Zeitraum Sicherheit über die Höhe der CO2-Emissionsgrenzen geboten.

Ad 7. Ein befristeter Anreiz für die Fahrzeugklasse mit einem Ausstoß von nicht mehr als 50 g/km ist erwünscht, um zu einer Menge zu gelangen, die eine Senkung des Produktpreises und damit einen Durchbruch des Produkts ermöglicht. Es handelt sich um eine befristete Maßnahme, da davon ausgegangen wird, dass diese Möglichkeit nach vier Jahren in hinreichendem Maße geboten ist. Damit Kraftwagen, für die bereits eine Befreiung von der Anrechnung galt und die vor dem genannten Zeitraum angeschafft werden, auf jeden Fall ebenso lange von der Befreiung profitieren können, wird die Befreiung für diese Kraftwagen bis 1. Januar 2017 verlängert.

Ad 8. Durch die Geltungsdauer einer Anrechnung für einen Zeitraum von 60 Monaten wird einerseits verhindert, dass Fahrzeuge von der jährlichen Verschärfung der CO2-Emissionsgrenzen betroffen werden, und andererseits erreicht, dass ein Anreiz bestehen bleibt, um nach Ablauf dieses Zeitraums ein (noch) sparsameres Fahrzeug zu wählen.

Ad 9. Das niederländische Recht kennt derzeit nur eine Erstattungsregelung für das Produkt E85 (Benzin mit 70 bis 85 % Bio-Ethanol). Die vorgeschlagene allgemeine Regelung ist umfassender und fördert damit die Verwendung von Biokraftstoffen oder Gemischen aus Biokraftstoffen und fossilen Kraftstoffen, deren Energieinhalt niedriger ist als

derjenige des gleichwertigen Kraftstoffs. Um für die Erstattung in Betracht zu kommen, muss der Biokraftstoff den Nachhaltigkeitskriterien im Sinne von Artikel 17 der Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen genügen. Die Erstattungsregelung ist auf Kraftstoffe beschränkt.

Ad. 10 Diese Maßnahme betrifft eine befristete Verlagerung der Steuerlast durch eine Senkung der Steuerlast auf die Anschaffung von Erdgasfahrzeugen und eine Erhöhung der monatlichen Kosten der Kraftfahrzeugsteuer für die Straßennutzung. Das Ziel ist die Förderung des Verkaufs. Durch die Verlagerung wird der Anschaffungspreis dieser Fahrzeuge attraktiver gegenüber vergleichbaren, mit anderen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen.

10. Nummern oder Titel der Grundlagentexte: Artikel 3.20 des Einkommensteuergesetzes 2001
Artikel 13a des Lohnsteuergesetzes 1964
Artikel 25a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994
Artikel 71h des Verbrauchsteuergesetzes

11. Nein

12. -

13. Nein

14. Ja

15. -

16. TBT-Aspekt

NEIN – Der Entwurf hat keine erheblichen Auswirkungen auf den internationalen Handel.

SPS-Aspekt

Nein, der Entwurf ist keine gesundheitspolizeiliche oder pflanzenschutzrechtliche Maßnahme.

Catherine Day
Secretaris-Generaal
Europese Commissie

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