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

Αριθμός κοινοποίησης : 2011/0525/NL (Netherlands)

Τροποποίηση ορισμένων φορολογικών νόμων και ορισμένων άλλων νόμων (Φορολογικό σχέδιο 2012). Τροποποίηση του νόμου για τη φορολογία επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών (BPM) του 1992, του νόμου για τον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων 1994 και ορισμένων άλλων νόμων (του νόμου για την επεξεργασία του τομέα των οχημάτων)

Ημερομηνία παραλαβής : 17/10/2011
Λήξη της περιόδου του Status Quo : Not applicable (closed)
Φορολογικά μέτρα : Ναι

Message

Μήνυμα 002

Ανακοίνωση της Επιτροπής - SG(2011) D/52406
Οδηγία 98/34/ΕΚ
Μετάφραση του μηνύματος 001
Γνωστοποίηση: 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.EL)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL EL 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. Τροποποίηση ορισμένων φορολογικών νόμων και ορισμένων άλλων νόμων (Φορολογικό σχέδιο 2012). Τροποποίηση του νόμου για τη φορολογία επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών (BPM) του 1992, του νόμου για τον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων 1994 και ορισμένων άλλων νόμων (του νόμου για την επεξεργασία του τομέα των οχημάτων)

6. Οχήματα και καύσιμα κίνησης

7. -

8. 1. Στο νομοσχέδιο για την επεξεργασία του τομέα των οχημάτων αυστηροποιούνται τα όρια των τιμών CO2 για τα έτη έως και το 2015. Οι οριακές τιμές CO2 της φορολογίας επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών ρυθμίζονται ετησίως την 1η Ιανουαρίου προς τα κάτω (το 2012 κάθε 1η Ιουλίου). Στο πλαίσιο αυτό, οι οριακές τιμές εκπομπών CO2 για τον φόρο επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών για βενζίνη και πετρέλαιο συγκλίνουν σταδιακά έως ότου ταυτιστούν το 2015.

2. Η σταθερή προσαύξηση του πετρελαίου στον ΒΡΜ αντικαθίσταται από 1ης Ιουλίου 2012 από μια προσαύξηση πετρελαίου η οποία σχετίζεται με το CO2. Συνεπώς, αυτή η προσαύξηση επιβάλλεται από αυτήν την ημερομηνία και συνυπολογίζεται έως και το 2015 ετησίως.

3. Η απαλλαγή από τον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων (MRB) για πολύ καθαρά οχήματα καταργείται από 1ης Ιανουαρίου 2014 τόσο για τα νέα όσο και για τα υφιστάμενα επιβατικά οχήματα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο φόρος μηχανοκίνητων οχημάτων θα βασίζεται από το 2014 μόνο στο βάρος. Έως την 1η Ιανουαρίου 2014 ισχύουν οι ισχύουσες οριακές τιμές απαλλαγής όσον αφορά το CO2 (βενζίνη 110 gr/km, πετρέλαιο 95 gr/km).

4. Τα επιβατικά οχήματα με εκπομπές CO2 έως και 50 gr/km απαλλάσσονται από τον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων έως το 2016.

5. Για φορτηγά οχήματα με πρότυπο εκπομπών Euro III θα ισχύσει από 1ης Ιανουαρίου 2013 αύξηση της τάξεως του 20% στον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων.

6. Για τον καθορισμό του συνυπολογισμού του φόρου εισοδημάτων και μισθωτών ως αποτέλεσμα της διάθεσης ενός επαγγελματικού οχήματος για προσωπική χρήση, οι οριακές τιμές εκπομπών CO2, στο πλαίσιο των οποίων για οχήματα που εμπίπτουν σε αυτές ισχύει έκπτωση κατά τον συνυπολογισμό της τάξεως του 11 ή 5%, συνυπολογίζονται προς τα κάτω κάθε 1η Ιανουαρίου (το 2012 την 1η Ιουλίου). Σε αυτό το νομοσχέδιο καθορίζονται οι οριακές τιμές CO2 για τα έτη έως και το 2015. Η οριακή τιμή προκειμένου να προκύπτει δικαίωμα έκπτωσης 11% κατά τον συνυπολογισμό παραμένει ίδια με την οριακή τιμή για την απαλλαγή από τον φόρο επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών. Στο πλαίσιο αυτό, τα όρια εκπομπών CO2 για βενζίνη και πετρέλαιο συγκλίνουν σταδιακά έως ότου ταυτιστούν το 2015.

7. Η απαλλαγή από τον συνυπολογισμό επεκτείνεται από 1ης Ιανουαρίου 2012 σε οχήματα με εκπομπές CO2 έως και 50 gr/km. Αυτή η απαλλαγή ισχύει μόνο για οχήματα των οποίων οι πινακίδες κυκλοφορίας είχαν εκδοθεί για πρώτη φορά ονομαστικά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016. Για οχήματα με εκπομπές CO2 0 gr/km, των οποίων οι πινακίδες κυκλοφορίας είχαν εκδοθεί για πρώτη φορά ονομαστικά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2012, η απαλλαγή από τον συνυπολογισμό επεκτείνεται κατά 2 έτη έως την 1η Ιανουαρίου 2017.

8. Κατά τον συνυπολογισμό, τα οχήματα τα οποία υπόκεινται στο νέο καθεστώς λαμβάνουν εφεξής μειωμένο ποσοστό συνυπολογισμού για περίοδο 60 μηνών. Στο τέλος κάθε περιόδου 60 μηνών εξετάζεται εάν το όχημα δικαιούται εκ νέου μειωμένο ποσοστό συνυπολογισμού έναντι των ισχυουσών οριακών τιμών CO2. Το νέο καθεστώς ισχύει από 1ης Ιουλίου 2012, με εξαίρεση τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 6, για τα οποία το νέο καθεστώς θα ισχύσει από 1ης Ιανουαρίου 2012.

9. Σήμερα, ο νόμος περί ειδικών φόρων κατανάλωσης προβλέπει τη δυνατότητα τμηματικής επιστροφής των ειδικών φόρων κατανάλωσης για Ε85. Στο νομοσχέδιο προτείνεται ένας γενικός κανονισμός για όλα τα βιοκαύσιμα που παράγονται με βιώσιμο τρόπο ή μείγματα βιοκαυσίμων που παράγονται με βιώσιμο τρόπο και ορυκτά καύσιμα των οποίων η περιεκτικότητα σε ενέργεια είναι μικρότερη από αυτήν των παρόμοιων καυσίμων κίνησης, το ποσοστό σε βιοκαύσιμα των οποίων είναι μεγαλύτερο από το ποσοστό του 10% της περιεκτικότητας σε ενέργεια, το οποίο αναφέρεται στην οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές.

10. Προτείνεται για οχήματα φυσικού αερίου τα οποία μπορούν να δεχθούν και «πράσινο αέριο», να καταργηθεί η σημερινή σύνδεση αυτών των οχημάτων με τις οριακές τιμές CO2 και τις τιμές για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα. Προς αντιστάθμιση, στον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων ισχύει για αυτά τα οχήματα η λεγόμενη προσαύξηση LPG, δηλαδή η χαμηλότερη προσαύξηση η οποία ισχύει για οχήματα με επονομαζόμενη εγκατάσταση LPG-3. Μέσω συμβάσεων θα πραγματοποιηθούν συμφωνίες σχετικά με την εγγύηση του κλάδου ότι στα ολλανδικά πρατήρια καυσίμων θα διατίθεται σχεδόν αποκλειστικά «πράσινο αέριο» αντί για φυσικό αέριο.

(Άρθρο Ι έως και XII και XV έως και XXIV του νόμου για την επεξεργασία του τομέα των οχημάτων)
(Άρθρο XX του φορολογικού σχεδίου 2012)

9. σημείο 1. Στην πραγματικότητα καταδείχθηκε ότι ο αριθμός οχημάτων τα οποία μπορούν να κάνουν χρήση του μειωμένου φόρου επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών είναι σημαντικά μεγαλύτερος από αυτόν που προβλεπόταν κατά τη θέσπισή του. Προκειμένου να συνεχιστεί η ενθάρρυνση των καταναλωτών και κατασκευαστών για την αγορά και παραγωγή όσο το δυνατόν καθαρότερων οχημάτων, οι οριακές τιμές εκπομπών CO2 αυστηροποιούνται εφεξής ετησίως και σε κάθε περίπτωση έως το 2015. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, παρέχεται, επίσης, ασφάλεια για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σχετικά με το ύψος των οριακών τιμών εκπομπών CO2.

σημείο 2. Μέσω του καθορισμού της προσαύξησης πετρελαίου βάσει των εκπομπών CO2 διασφαλίζεται η ιδέα ότι το μέσο πλεονέκτημα της διαφοράς ειδικού φόρου κατανάλωσης μεταξύ ενός βενζινοκίνητου και ενός πετρελαιοκίνητου οχήματος αυξάνεται όσο αυξάνεται η χρήση του οχήματος. Δεδομένου, επίσης, ότι θα υφίσταται απόκλιση του φόρου επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών για βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα οχήματα έως το 2015 ως αποτέλεσμα των διαφορετικών οριακών τιμών, είναι αναγκαία η ετήσια προσαρμογή έως το 2015 του ποσού προσαύξησης βενζίνης ανά γραμμάριο εκπομπών ώστε η διαφοροποίηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης μεταξύ πετρελαιοκίνητων και βενζινοκίνητων οχημάτων να αντισταθμίζεται καταλλήλως σε ετήσια βάση. Ως εκ τούτου, από το 2015 η προσαύξηση πετρελαίου δεν αποτελεί τη μόνη διαφοροποίηση στον φόρο επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών μεταξύ πετρελαιοκίνητων και βενζινοκίνητων οχημάτων.

σημείο 3. Η κυβέρνηση δεν θεωρεί σκόπιμο οι ιδιοκτήτες (πολύ) καθαρών οχημάτων να μην συνεισφέρουν στη χρήση των οδών. Προκειμένου να μην καταργηθεί σύντομα αυτό το προνόμιο των ιδιοκτητών που απαλλάσσονται από τον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων, η απαλλαγή καταργείται από 1ης Ιανουαρίου 2014 για όλα τα οχήματα, εφόσον ισχύει εξαίρεση για τα οχήματα με εκπομπές έως και 50 gr. (βλέπε επίσης σημείο 4)

σημείο 4. Είναι επιθυμητή η προσωρινή ενθάρρυνση της κατηγορίας οχημάτων με εκπομπές έως και 50 gr/km για την επίτευξη τέτοιου όγκου, ώστε η τιμή του προϊόντος να μπορέσει να μειωθεί και, κατά συνέπεια, να μπορέσει να διαδοθεί το προϊόν. Αυτή η απαλλαγή τίθεται σε ισχύ από τη στιγμή λήξης της υφιστάμενης απαλλαγής και ισχύει για 2 έτη έως και το 2015.

σημείο 5. Στον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων προβλέπονται αυξήσεις τιμών για παλαιότερες ευρωπαϊκές κλάσεις. Με την πάροδο του χρόνου αποσύρονται παλαιά οχήματα και τη θέση τους παίρνουν νέα. Κατ’ αυτόν τον τρόπο μειώνεται η αποτελεσματικότητα του μέτρου. Για να αποφευχθεί αυτό, αυστηροποιείται η διαφοροποίηση μέσω της προσθήκης νέας κλάσης αύξησης, Euro III. Η έναρξη ισχύος συμπίπτει με την κατάργηση του ευρωπαϊκού σήματος κυκλοφορίας στις Κάτω Χώρες και τη θέσπιση του υποχρεωτικού χαρακτήρα της ευρωπαϊκής κλάσης III για τα φορτηγά.

σημείο 6. Στην πραγματικότητα καταδείχθηκε ότι ο αριθμός οχημάτων τα οποία μπορούν να κάνουν χρήση του μειωμένου φόρου επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών είναι σημαντικά μεγαλύτερος από αυτόν που προβλεπόταν κατά τη θέσπισή του. Προκειμένου να συνεχίσουν να ενθαρρύνονται οι οδηγοί αυτών των οχημάτων και οι κατασκευαστές ώστε να επιλέγουν και να κατασκευάζουν το μέγιστο δυνατό καθαρότερα αυτοκίνητα, οι οριακές τιμές εκπομπών CO2 αυστηροποιούνται εφεξής και σε κάθε περίπτωση σε ετήσια βάση έως το 2015. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, παρέχεται, επίσης, ασφάλεια για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σχετικά με το ύψος των οριακών τιμών εκπομπών CO2.

σημείο 7. Είναι επιθυμητή η ενθάρρυνση της κατηγορίας οχημάτων με εκπομπές έως και 50 gr/km για την επίτευξη τέτοιου όγκου ώστε η τιμή του προϊόντος να μπορέσει να μειωθεί και, κατά συνέπεια, να μπορέσει να διαδοθεί το

προϊόν. Πρόκειται για προσωρινό μέτρο, επειδή μετά από τέσσερα έτη θεωρείται ότι η εν λόγω δυνατότητα παρέχεται επαρκώς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, για τα οποία ίσχυε ήδη απαλλαγή από τον συνυπολογισμό και τα οποία είχαν αγοραστεί πριν από την εν λόγω περίοδο, θα μπορούν να επωφεληθούν από την απαλλαγή για το ίδιο χρονικό διάστημα, η απαλλαγή για αυτά τα οχήματα επεκτείνεται έως την 1η Ιανουαρίου 2017.

σημείο 8. Για την τήρηση του συνυπολογισμού για 60 μήνες αποφεύγεται αφενός ο επηρεασμός των οχημάτων από την ετήσια αυστηροποίηση των οριακών τιμών εκπομπών CO2 και αφετέρου διατηρείται το κίνητρο για επιλογή (ακόμη) καθαρότερου αυτοκινήτου μετά την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος.

σημείο 9. Η ολλανδική νομοθεσία προβλέπει προς το παρόν μόνο κανονισμό σχετικά με την επιστροφή για το προϊόν E85 (βενζίνη με περιεκτικότητα σε βιοαιθανόλη 70 έως 85%). Ο προτεινόμενος γενικός κανονισμός είναι ευρύτερος και ενθαρρύνει, κατ' αυτόν τον τρόπο, τη χρήση βιοκαυσίμων ή μειγμάτων βιοκαυσίμων και ορυκτών καυσίμων των οποίων η περιεκτικότητα σε ενέργεια είναι χαμηλότερη από αυτή των ισότιμων καυσίμων κίνησης. Το βιοκαύσιμο, προκειμένου να πληροί τα κριτήρια για δικαίωμα επιστροφής, πρέπει να πληροί τα κριτήρια βιωσιμότητας όπως ορίζεται στο άρθρο 17 της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές. Ωστόσο, ο κανονισμός σχετικά με την επιστροφή περιορίζεται στα καύσιμα κίνησης.

σημείο.10 Αυτό το μέτρο αφορά προσωρινή μετατόπιση της φορολογικής επιβάρυνσης μειώνοντας τη φορολογική επιβάρυνση για την αγορά οχημάτων φυσικού αερίου και αυξάνοντας το μηνιαίο κόστος του φόρου μηχανοκίνητων οχημάτων για χρήση των οδών. Στόχος είναι η ενθάρρυνση των πωλήσεων. Μέσω αυτής της μετατόπισης καθίσταται ελκυστικότερη η τιμή αγοράς αυτών των αυτοκινήτων σε σχέση με παρόμοια αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν άλλα καύσιμα κίνησης.

10. Αριθμοί ή τίτλοι των βασικών κειμένων: Άρθρο 3.20 του νόμου περί φορολογίας εισοδήματος του 2001
Άρθρο 13bis του νόμου για τη φορολογία των μισθωτών του 1964
Άρθρο 25α του νόμου για τη φορολογία επιβατηγών οχημάτων και μοτοσικλετών (BPM) του 1994
Άρθρο 71η του νόμου περί ειδικών φόρων κατανάλωσης

11. Όχι

12. -

13. Όχι

14. Ναι

15. -

16. Πτυχές ΤΕΕ

ΟΧΙ - Το σχέδιο δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο.

Πτυχές ΥΦΠ

Όχι, το σχέδιο δεν αποτελεί υγειονομικό ή φυτοϋγειονομικό μέτρο

Catherine Day
Secretaris-Generaal
Europese Commissie



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

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