Número de notificación : 2011/0525/NL (Netherlands)

Modificación de determinadas Leyes fiscales y otras Leyes (Plan fiscal de 2012) Modificación de la Ley de turismos y motocicletas (tributación) (Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen) de 1992, la Ley relativa al impuesto sobre la circulación (Wet op de motorrijtuigenbelasting) de 1994, y otras leyes (Ley relativa a la circular de turismos (implementación)[Wet uitwerking autobrief])

Fecha de recepción : 17/10/2011
Final del periodo de statu quo : Not applicable (closed)
Medidas fiscales : Sí

Message

Mensaje 002

Comunicación de la Comisión - SG(2011) D/52406
Directiva 98/34/CE
Traducción del mensaje 001
Notificación: 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.ES)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL ES 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. Modificación de determinadas Leyes fiscales y otras Leyes (Plan fiscal de 2012)
Modificación de la Ley de turismos y motocicletas (tributación) (Wet op de belasting van personenauto’s en

motorrijwielen) de 1992, la Ley relativa al impuesto sobre la circulación (Wet op de motorrijtuigenbelasting) de 1994, y otras leyes (Ley relativa a la circular de turismos (implementación)[Wet uitwerking autobrief])

6. Carburantes para vehículos

7. -

8. 1. La Ley relativa a la circular de turismos (implementación) propuesta ajusta los límites de CO2 para cada año hasta 2015. Los límites del nivel de CO2 para el impuesto sobre la matriculación de los vehículos de motor (BPM) se irán ajustando de forma decreciente el 1 de enero de cada año (el 1 de julio para 2012). Esto provocará que los límites de emisiones de CO2 (a efectos del BPM), tanto para la gasolina como para el gasóleo, converjan gradualmente y alcancen los mismos niveles en 2015.

2. La sobretasa para el gasóleo fija del BPM se sustituirá por una sobretasa para el gasóleo en función del CO2 en vigor a partir del 1 de julio de 2012. La sobretasa vencerá con efectos a partir de dicha fecha, y se ajustará anualmente hasta 2015.

3. La exención del impuesto de circulación para los automóviles de gran eficiencia energética quedará derogada a partir del 1 de enero de 2014, tanto para los nuevos turismos como para los existentes, de forma que a partir de 2014 la cuantía del impuesto de circulación dependerá exclusivamente del peso del vehículo. Hasta el 1 de enero de 2014, los límites de exención del CO2 actuales (110 gr/km para la gasolina y 95 gr/km para el gasóleo) se seguirán aplicando.

4. Los turismos con emisiones de CO2 que no superen los 50 gr/km estarán exentos del impuesto de circulación hasta 2016.

5. Los camiones con una clase de emisión Euro III estarán sujetos a una sobretasa del 20 % del impuesto de circulación a partir del 1 de enero de 2013.

6. En lo que respecta al cálculo del impuesto adicional (salario e ingresos) en lo que respecta al posible uso de los coches de empresa con fines personales, los límites de las emisiones de CO2 pertinentes, cuando el impuesto adicional se reduzca en un 11 % o en un 5 % para los automóviles que se mantengan por debajo de los límites, se ajustarán de forma decreciente el 1 de enero de cada año (el 1 de julio para 2012). La presente Ley propuesta establece los límites de CO2 para cada año hasta 2015. El umbral para la reducción del 11 % del impuesto adicional permanecerá igual que el umbral para la exención del impuesto de matriculación (BPM). Los límites de las emisiones de CO2 para la gasolina y el gasóleo convergerán gradualmente, alcanzando los mismos niveles en 2015.

7. La exención del impuesto adicional se ampliará a partir del 1 de enero de 2012 para cubrir los automóviles con unas emisiones de CO2 que no superen los 50 gr/km. Esta exención se aplicará exclusivamente a los coches que recibieron un número de matrícula por primera vez antes del 1 de enero de 2016. Para los automóviles con emisiones de CO2 de 0 gr/km, la exención del impuesto adicional se ampliará en 2 años hasta el 1 de enero de 2017.

8. En lo que respecta al impuesto adicional, los automóviles incluidos en el nuevo régimen conservarán en el futuro su porcentaje del impuesto adicional reducido durante un periodo de 60 meses. Al finalizar cada periodo de 60 meses, la posible aplicación de un porcentaje del impuesto adicional reducido durante otro periodo se decidirá según los límites de CO2 que se encuentren en vigor entonces. El nuevo régimen entrará en vigor el 1 de julio de 2012, a excepción de los automóviles recogidos en el punto 6, que estarán sujetos al nuevo régimen a partir del 1 de enero de 2012.

9. La Ley relativa a los impuestos especiales (Wet op de accijns] currently) contempla en la actualidad la posibilidad de un reembolso parcial del impuesto especial para E85. El proyecto propone un régimen genérico para todos los biocombustibles producidos de forma sostenible o las mezclas de biocombustibles producidos de forma sostenible y combustibles fósiles cuyo contenido energético sea inferior al de los carburantes equivalentes que contengan una cantidad de biocombustible que supere una proporción de contenido energético del 10 %, tal como se especifica en la

Directiva sobre energías renovables.

10. Se ha propuesto aplicar una exención a los automóviles que utilizan gas natural como combustible que puedan funcionar con gas ecológico de los límites de CO2 y las tarifas para automóviles diésel que actualmente se les aplican. Como compensación, el impuesto de circulación para estos automóviles incorporará una sobretasa denominada LPG, específicamente el menor nivel de sobretasa que es aplicable a los automóviles con la denominada instalación LPG-3. Se firmará un acuerdo con la industria para obtener las garantías del sector de que las estaciones de servicio neerlandesas ofrecerán prácticamente de forma exclusiva gas ecológico en lugar de gas natural.

(Artículos I a XII, y XV a XXIV de la Ley relativa a la circular de turismos (implementación)
(Artículo XX del Plan fiscal de 2012)

9. 1º. En la práctica, se determinó que el número de automóviles que reunían los requisitos del impuesto de matriculación reducido es significativamente mayor de lo previsto cuando se introdujo el régimen. Para seguir animando a los consumidores y a los productores a comprar y producir automóviles con eficiencia energética, los límites de las emisiones de CO2 se ajustarán cada año hasta 2015 por lo menos. Asimismo, esto aportará seguridad sobre los niveles de los límites de las emisiones de CO2 durante un periodo mayor.

2º. La determinación de la sobretasa por gasóleo según las emisiones de CO2 tiene en cuenta el hecho de que la ventaja media producida por la diferencia del impuesto especial entre un automóvil de gasolina y uno diésel aumenta con el consumo de combustible del automóvil. Ya que el impuesto de matriculación también será diferente dependiendo de si el automóvil es de gasolina o diésel hasta 2015, a causa de la diferencia en los límites del nivel, es necesario ajustar la cuantía de la sobretasa por gramo de emisiones anualmente hasta 2015 con el fin de compensar suficientemente la diferencia del impuesto especial entre los automóviles diésel y los de gasolina. Después, a partir de 2015 la única diferencia entre los automóviles diésel y los de gasolina en lo que respecta al impuesto de matriculación estaría en la sobretasa para los diésel.

3º. El Gobierno no considera adecuado que los propietarios de automóviles de (alta) eficiencia energética no compartan la carga de los costes de circulación. Para evitar una desaparición repentina de la ventaja relativa que ahora disfrutan los propietarios de los vehículos exentos del impuesto de circulación, la exención quedará derogada a partir del 1 de enero de 2014 para todos los coches, a excepción de los automóviles que no superen los 50 gramos. (véase también el punto 4º)

4º. La reducción temporal para la categoría de vehículos con emisiones que no superen los 50 gr/km es necesaria para alcanzar unos volúmenes lo suficientemente altos para bajar los precios de los productos, proporcionando las condiciones necesarias para una posible innovación del producto. Esta exención entrará en vigor a la vez que la exención actual queda derogada, y tendrá un periodo de validez de 2 años hasta finales de 2015.

5º. El impuesto de circulación prevé aumentos en la tarifa para los camiones de las antiguas clases Euro. Con el transcurso del tiempo, lo vehículos más antiguos desaparecen de las flotas y se añaden otros nuevos. Esto reduce la efectividad de la medida. Para contrarrestar este efecto, se agudizará la diferencia mediante la introducción de una nueva clase de sobretasa, Euro III. La fecha de entrada en vigor se ha hecho coincidir con la fecha en la que la Euroviñeta deja de aplicarse en los Países Bajos y la clase Euro III pasa a ser obligatoria para los camiones.

6º. En la práctica, se determinó que el número de automóviles que reunían los requisitos del impuesto de matriculación reducido era significativamente mayor de lo previsto cuando se introdujo el régimen. Para ofrecer incentivos a los propietarios de vehículos y a los productores para que continúen comprando y produciendo automóviles con una eficiencia energética mayor, los límites de las emisiones de CO2 se irán disminuyendo cada año hasta 2015 por lo menos. Asimismo, esto aportará seguridad sobre los niveles de los límites de las emisiones de CO2 durante un periodo mayor.

7º. La reducción temporal para la categoría de vehículos con emisiones que no superen los 50 gr/km es necesaria para

alcanzar unos volúmenes lo suficientemente altos para bajar los precios de los productos, proporcionando las condiciones necesarias para una posible innovación del producto. Esto será una medida temporal, ya que se considera que tras cuatro años dichas condiciones ya se habrán proporcionado en la medida suficiente. Para garantizar que los automóviles adquiridos antes del periodo anteriormente mencionado y que ya estén exentos del impuesto adicional siguen beneficiándose de la exención durante el mismo periodo al menos, la exención para estos automóviles se prolongará hasta el 1 de enero de 2017.

8º. El hecho de que un nivel de impuesto adicional dado se mantenga durante 60 meses, por un lado evita que los automóviles estén en desventaja por el ajuste anual de los límites de las emisiones de CO2, pero por el otro, garantiza que existirá un futuro incentivo para elegir un automóvil con (incluso) más eficiencia energética.

9º. La legislación neerlandesa actual solo prevé reembolsos para el producto E85 (gasolina con un 70 a 85 % de bioetanol). El régimen genérico que aquí se propone tiene un ámbito mayor, mediante el que se anima a usar biocombustibles o mezclas de biocombustibles y combustibles fósiles cuyo contenido energético sea menor que el del carburante equivalente. Para poder recibir el reembolso, el biocombustible debe cumplir determinados criterios de sostenibilidad, tal y como se menciona en el artículo 17 de la Directiva sobre energías renovables. El régimen de reembolso está reservado a carburantes.

10º. Esta medida constituye un cambio temporal en la carga fiscal, que reduce la carga fiscal de la compra de automóviles que utilizan gas natural como combustible, pero que aumenta el impuesto de circulación mensual para la utilización de las carreteras públicas. El objetivo es fomentar las ventas de vehículos. El cambio en la carga fiscal hará que sea más atractivo adquirir estos automóviles en detrimento de automóviles similares que funcionen con otros carburantes.

10. Números o títulos de los textos de base: Artículo 3.20 de la Ley del impuesto sobre la renta (Wet inkomstenbelasting) de 2001
Artículo 13bis de la Ley del impuesto sobre sueldos y salarios (Wet op de loonbelasting) de 1964
Artículo 25a de la Ley del impuesto de circulación de 1994
Artículo 71h de la Ley relativa a los impuestos especiales

11. No.

12. -

13. No.

14. Sí.

15. -

16. Aspecto OTC.

No. El proyecto no constituye un impacto significativo sobre el comercio internacional.

Aspecto MSF.

No. El proyecto no es una medida sanitaria ni fitosanitaria.

Catherine Day
Secretaris-Generaal

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

Europese Commissie

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