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

Numéro de notification : 2011/0525/NL (Netherlands)

Modification d’un certain nombre de lois fiscales et autres lois (Plan fiscal 2012) Modification de la loi de 1992 relative aux taxes sur les véhicules particuliers et les motocyclettes (BPM), de la loi de 1994 sur la taxe imposée aux véhicules à moteur (MRB) et autres lois (loi sur l’application de l’Autobrief)

Date de réception : 17/10/2011
Fin de la période de statu quo : Not applicable (closed)
Mesures fiscales : Oui

Message

Message 002

Communication de la Commission - SG(2011) D/52406
Directive 98/34/CE
Traduction du message 001
Notification: 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.FR)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL FR 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. Modification d’un certain nombre de lois fiscales et autres lois (Plan fiscal 2012)
Modification de la loi de 1992 relative aux taxes sur les véhicules particuliers et les motocyclettes (BPM), de la loi de 1994 sur la taxe imposée aux véhicules à moteur (MRB) et autres lois (loi sur l’application de l’Autobrief)

6. Véhicules et carburants

7. -

8. 1. Dans la proposition de loi sur l'application de l'Autobrief, les valeurs limites de CO2 ont été adaptées pour les prochaines années, jusqu'en 2015. Les limites cibles de CO2 de la BPM sont chaque année revues à la baisse au 1er janvier (en 2012, le 1er juillet). Dès lors, les valeurs limites des émissions de CO2 de cette loi pour l'essence et le diesel convergent lentement vers des valeurs identiques pour 2015.

2. À compter du 1er juillet 2012, le supplément fixe pour le diesel de la BPM sera remplacé par un supplément pour le diesel lié aux émissions de CO2. Ce supplément sera également dû à compter de cette date et sera adapté chaque année jusqu'en 2015.

3. L'exemption de la MRB pour des véhicules très économiques échoit le 1er janvier 2014, pour les véhicules particuliers neufs ou existants. À partir de 2014, la MRB ne se basera plus que sur le poids. Jusqu'au 1er janvier 2014, les valeurs limites actuelles d'exemption de CO2 (essence 110 g/km, diesel 95 g/km) sont d'application.

4. Les véhicules particuliers présentant des valeurs d'émissions de CO2 n'excédant pas 50 g/km sont exemptés de la MRB jusqu'en 2016.

5. Pour les camions avec une norme d'émissions Euro III, une majoration de 20 % sera appliquée dans la MRB, à compter du 1er janvier 2013.

6. Pour déterminer la majoration à l'impôt sur les salaires et les revenus, en raison de la mise à disposition d'un véhicule de société à des fins privées, les valeurs limites d'émissions de CO2, selon lesquelles une diminution de la majoration de 11 ou de 5 % s'applique pour les véhicules qui restent en-dessous, sont revues chaque année à la baisse au 1er janvier (en 2012, le 1er juillet). Cette proposition de loi détermine les valeurs d'émissions de CO2 pour les prochaines années, jusqu'en 2015. La limite pour bénéficier d'une diminution de la majoration de 11 % reste identique à la limite fixée pour l'exemption à la BPM. Dès lors, les valeurs limites des émissions de CO2 pour l'essence et le diesel convergent lentement vers des valeurs identiques pour 2015.

7. À compter du 1er janvier 2012, l'exemption de la majoration sera élargie aux véhicules dont les émissions de CO2 n'excèdent pas 50 g/km. Cette exemption s'applique uniquement aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2016. Pour les véhicules présentant des émissions de CO2 de 0 g/km, qui ont été immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012, l'exemption de la majoration est prolongée de 2 ans, jusqu'au 1er janvier 2017.

8. Dans la majoration, les véhicules qui tombent sous le nouveau régime conservent désormais un pourcentage de majoration amoindri pour une période de 60 mois. Au terme de chaque période de 60 mois, il est examiné si le véhicule entre de nouveau en ligne de compte pour un pourcentage de majoration amoindri par rapport aux limites d'émissions de CO2 en vigueur. Le nouveau régime entre en vigueur au 1er juillet 2012, à l'exception des véhicules mentionnés sous le point 6, pour lesquels le nouveau régime entrera en vigueur à compter du 1er janvier 2012.

9. La loi sur les accises prévoit aujourd'hui la possibilité d'un remboursement partiel des accises pour E85. Dans la proposition de loi, une réglementation générique est proposée pour tous les biocarburants produits de façon durable ou les mélanges de biocarburants produits de façon durable et de carburants fossiles dont le contenu énergétique est inférieur à celui des carburants similaires qui contiennent une quantité de biocarburant qui compte bien plus que le pourcentage de 10 %, mentionné dans la directive sur l'énergie renouvelable, sur la base du contenu énergétique.

10. Il est proposé, pour les véhicules qui roulent au gaz naturel et qui peuvent également rouler au gaz vert, de les dissocier des limites d'émissions de CO2 et des tarifs appliqués aux véhicules diesel. En guise de compensation, dans la MRB, ledit supplément LP s'applique à ces véhicules, plus spécifiquement le supplément plus faible appliqué aux véhicules équipés de ce que l'on appelle une installation LPG-3. Par le biais d'un engagement moral, des accords seront conclus sur la garantie du secteur que, dans les stations-services néerlandaises, du gaz vert sera proposé presque exclusivement, en lieu et place du gaz naturel.

(Articles Ier à XII inclus et XV à XXIV de la loi sur l'application de l'Autobrief)
(Article XX du plan fiscal 2012)

9. ad 1. Dans la pratique, il s'est avéré que le nombre de véhicules pouvant faire appel à une BPM plus faible est considérablement plus élevé qu'escompté à l'entrée en vigueur. Afin de toujours stimuler les consommateurs et les constructeurs à l'achat et à la production de véhicules les plus économiques possible, les limites d'émissions de CO2 seront désormais révisées chaque année jusqu'en 2015 dans tous les cas, ce qui offre également une certitude à plus long terme sur la hauteur des limites d'émissions de CO2.

ad 2. Lors de la détermination du supplément diesel sur la base des émissions CO2 est prise en compte l'idée que le gain moyen de la différence d'accise entre un véhicule essence et un véhicule diesel augmente parallèlement à l'augmentation de la consommation des véhicules. Par ailleurs, du fait que la BPM sur les véhicules diesel et les véhicules essence diverge jusqu'en 2015, en raison des différentes limites cibles, il s'avère nécessaire d'adapter annuellement, jusqu'en 2015, le montant du supplément diesel par gramme d'émission de façon à ce que la différence d'accise entre les véhicules diesel et les véhicules essence soit chaque année compensée de façon adéquate. À compter de 2015, le supplément diesel constituera donc encore l'unique différence dans la BPM entre les véhicules diesel et les véhicules essence.

ad 3. Le gouvernement estime qu'il n'est pas souhaitable que les propriétaires de véhicules (très) économiques ne fournissent pas la moindre contribution à l'utilisation du réseau routier. Afin de ne pas faire perdre cet avantage à court terme aux propriétaires exemptés de MRB, l'exemption sera supprimée au 1er janvier 2014 pour tous les véhicules, étant entendu qu'une exception s'applique pour les véhicules présentant des émissions n'excédant pas 50 grammes (voir également ad 4).

ad 4. Une stimulation temporaire de la catégorie de véhicules dont les émissions n'excèdent pas 50 g/km est souhaitée pour atteindre un volume tel que le prix du produit puisse diminuer et ainsi laisser une chance au produit de percer. Cette exemption prend effet dès l'instant où il est mis fin à l'exemption actuelle et s'appliquera pendant 2 ans encore, jusqu'en 2015.

ad 5. La loi MRB prévoit des augmentations tarifaires pour les camions des anciennes classes Euro. Avec le temps, les plus anciens modèles disparaissent du parc automobile et de nouveaux apparaissent. La mesure perd de ce fait en efficacité. Afin de contrer cet effet, la différenciation est accentuée par une nouvelle classe de majoration, Euro III. Le moment de l'entrée en vigueur coïncide avec l'expiration de l'Eurovignette aux Pays-Bas et l'application obligatoire de l'Euroclasse III pour les camions.

ad 6. Dans la pratique, il s'est avéré que le nombre de véhicules pouvant faire appel à une BPM plus faible est considérablement plus élevé qu'escompté à l'entrée en vigueur. Afin de toujours inciter les conducteurs de ces véhicules et les producteurs à opter pour une production de véhicules les plus économiques possible, les valeurs limites des émissions de CO2 seront désormais adaptées chaque année jusqu'en 2015 dans tous les cas, ce qui offre également une certitude à plus long terme sur la hauteur des limites d'émissions de CO2.

ad 7. Une stimulation temporaire de la catégorie de véhicules dont les émissions n'excèdent pas 50 g/km est souhaitée pour atteindre un volume tel que le prix du produit puisse diminuer et ainsi laisser une chance au produit de percer. Il s'agit d'une mesure temporaire. En effet, il est estimé qu'une période de quatre ans est suffisante pour une telle opportunité. Afin de veiller à ce que des véhicules, pour lesquels s'appliquait déjà une exemption de majoration et qui est adaptée pour la période mentionnée, puissent dans tous les cas profiter de l'exemption tout aussi longtemps, l'exemption pour ces véhicules est prolongée jusqu'au 1er janvier 2017.

ad 8. Par le maintien d'une majoration pendant 60 mois, l'on évite que des véhicules soient affectés par l'adaptation annuelle des valeurs limites d'émissions de CO2 et l'on parvient à maintenir l'incitation à opter pour un véhicule (encore) plus économique au fil du temps.

Ad 9. La législation néerlandaise n'applique aujourd'hui une réglementation sur le remboursement que pour le produit E85 (essence avec 70 à 85 % de bioéthanol). La réglementation générique proposée est plus vaste et stimule de ce fait l'application des biocarburants ou des mélanges de biocarburants et de carburants fossiles, dont le contenu énergétique est inférieur à celui du carburant équivalent. Afin d'entrer en ligne de compte pour le remboursement, le biocarburant doit satisfaire aux critères de durabilité visés à l'article 17 de la directive sur l'énergie renouvelable. La réglementation sur le remboursement est toutefois limitée aux carburants.

Ad. 10 Cette mesure concerne un report temporaire de la charge fiscale en réduisant la charge fiscale sur l'acquisition de véhicules roulants au gaz naturel et en augmentant les coûts mensuels de la taxe imposée aux véhicules à moteur pour l'utilisation du réseau routier. L'objectif est de stimuler les ventes. Grâce à ce report, le prix d'achat de ces véhicules est rendu plus attractif par rapport à celui des véhicules comparables roulant à d'autres carburants.

10. Numéros ou intitulés des textes de base: Article 3.20 de la loi de 2001 relative à l'impôt sur les revenus
Article 13bis de la loi de 1964 relative à l'impôt sur les salaires
Article 25a de la loi de 1994 relative à la taxe imposée aux véhicules à moteur
Article 71h de la loi sur les accises

11. Non

12. -

13. Non

14. Oui

15. -

16. Aspect OTC

NON - Le projet n'a aucun effet notable sur le commerce international.

Aspect SPS

Non, le projet n'est pas une mesure sanitaire ou phytosanitaire

Catherine Day
Secretaris-Generaal
Europese Commissie

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