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

Numero di notifica : 2016/0218/NL (Netherlands)

Modifica della legge del 2001 relativa all'imposta sul reddito, della legge del 1964 relativa all'imposta sui salari, della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli, della legge del 1994 relativa alla tassa sui veicoli a motore e della legge provinciale [progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II" (lettera che riprende le nuove misure in materia di politica fiscale automobilistica)].

Data di ricezione : 12/05/2016
Termine dello status quo : Not applicable (closed)
Misure fiscali : Sì

Message

Messaggio 002

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2016) 01439
Direttiva (UE) 2015/1535
Traduzione del messaggio 001
Notifica: 2016/0218/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 - Não 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: 201601439.IT)
1. MSG 002 IND 2016 0218 NL IT 12-05-2016 NL NOTIF

2. NL

3A. Ministerie van Financiën
Belastingdienst

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

4. 2016/0218/NL - S00E

5. Modifica della legge del 2001 relativa all'imposta sul reddito, della legge del 1964 relativa all'imposta sui salari, della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli, della legge del 1994 relativa alla tassa sui veicoli a motore e della legge provinciale [progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II" (lettera che

riprende le nuove misure in materia di politica fiscale automobilistica)].

6. Automobili

7. -

8. Il progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II" riprende le seguenti modifiche.

1. Misure relative all'addizionale per uso privato dei veicoli aziendali

Fino al 1° gennaio 2017, si aggiungono le seguenti addizionali all'imposta relativa ai salari e all'imposta sul reddito per le autovetture aziendali utilizzate altresì a titolo privato:
del 4%, per emissioni di CO2 pari a 0 g/km;
del 15%, per emissioni di CO2 superiori a 0 g/km, ma inferiori a 50 g/km;
del 21%, per emissioni di CO2 superiori a 50 g/km, ma inferiori a 106 g/km;
del 25%, per emissioni di CO2 superiori a 106 g/km.

Sulla base del progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II", si aggiungono le seguenti addizionali all'imposta relativa al salario e all'imposta sul reddito:
del 4%, per emissioni di CO2 pari a 0 g/km;
del 22% per emissioni di CO2 superiori a 0 g/km.

L'incentivo per le autovetture nuove a emissioni zero resta tale e quale fino al 2020 compreso. Ciò significa che l'addizionale per le suddette autovetture si mantiene al 4%. A partire dal 1° gennaio 2019, la suddetta addizionale, ridotta, del 4% sarà limitata a un importo di 50 000 euro. All'importo del prezzo di catalogo dell'autovettura superiore a 50 000 euro, troverà applicazione la normale addizionale del 22%. Tale limite non vige per le autovetture alimentate a idrogeno.

Articoli da I a VI (compresi) del progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II"

2. Misure a proposito delle tasse relative alle autovetture private e ai motocicli
In virtù della legge relativa all'attuazione di "Autobrief II" e del quadro fiscale 2015, si prevede di ridurre ogni anno, fino al 1° gennaio 2017, i limiti delle emissioni di CO2, nonché gli scaglioni d'imposta della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli. Il progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II" prevede che le riduzioni annuali dei limiti delle emissioni di CO2 della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli vadano di pari passo con i progressi tecnologici. I limiti delle emissioni di CO2 per gli scaglioni d'imposta diminuiranno, in media, del 3,7% all'anno tra il 2017 e il 2020, al fine di far corrispondere la base imponibile allo sviluppo tecnologico (atteso). La suddetta regola vige altresì per il limite di CO2 applicato al supplemento connesso al gasolio.

La tariffa delle tasse relative alle autovetture private e ai motocicli, per i veicoli regolari, diminuirà in media del 14,7% tra il 2017 e il 2020. Dalla suddetta riduzione è escluso il supplemento connesso al gasolio. L'importo fisso passerà da 175 euro a 350 euro a partire dal 1° gennaio 2017, allo scopo di ridurre la dipendenza tra la tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli e le emissioni di CO2. Le tariffe per ogni grammo di emissioni di CO2 saranno ridotte nell'identica proporzione.

In virtù della legge relativa all'attuazione di "Autobrief II" e del quadro fiscale 2015, si prevede un'esenzione dalla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli per i veicoli che emettano 0 g/km. La suddetta esenzione si mantiene fino al 2020 compreso.

Si normalizza il trattamento fiscale dei veicoli ibridi ricaricabili nell'ambito della tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli. Nell'ambito della tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli (e sulla base del loro consumo reale), le autovetture ibride ricaricabili ricevono più o meno il medesimo trattamento dei veicoli convenzionali il cui tasso di

emissioni di CO2 è equiparabile. Alla legge sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli è acclusa una tabella separata. In deroga alla struttura tariffaria in vigore per le autovetture convenzionali, la nuova struttura è composta di tre scaglioni e non ha alcun importo fisso.

Articoli da VII a XXVI (compresi) del progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II"

3. Misure relative alla tassa annuale di circolazione (MRB)
Fino al 1° gennaio 2017, le autovetture private le cui emissioni di CO2 non superino 50 g/km beneficiano di una riduzione della metà della tassa annuale di circolazione, nonché di una correzione di peso di 125 kg. Si elimina tale correzione di peso. I suddetti veicoli continueranno a beneficiare dell'incentivo fiscale della tariffa dimezzata nel corso del periodo 2017-2020.

Si mantiene fino al 2020 compreso, l'esenzione in vigore fino al 1° gennaio 2017 per le autovetture le cui emissioni di CO2 siano pari a 0 g/km.

La tassa annuale di circolazione delle autovetture private regolari diminuisce del 2% al 1° gennaio 2017.

Alle autovetture private e ai furgoncini/camioncini per le consegne che emettano più di 5 mg/km di particolato fine si applicherà un supplemento del 15% (compresi i centesimi aggiuntivi della provincia) della tassa annuale di circolazione a partire dal 1° gennaio 2019. Per i furgoncini/camioncini aziendali, il suddetto supplemento vale soltanto nel caso in cui la prima messa in circolazione del veicolo risalga a più di 12 anni addietro

Articoli da XXVI a XXVIII (compresi) del progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II"

9. La legge relativa all'attuazione di "Autobrief II" e il quadro fiscale 2015 prevedono, per il periodo 2012-2016, un incentivo fiscale stabilito sulla base delle emissioni di CO2 per le autovetture (molto) pulite. La valutazione della politica di incentivi condotta nel corso di tale periodo ha fornito a sufficienza elementi che consentono di analizzare il regime di tassazione delle automobili. La perdita di gettito fiscale connesso all'erosione della base imponibile, l'evoluzione tecnologica su un mercato automobilistico sempre più turbato e incessantemente più complesso impongono una ricalibrazione del regime di tassazione delle automobili. Le misure adottate nel progetto di legge modificato relativo all'attuazione di "Autobrief II" porteranno di certo, entro un termine non prevedibile, a un sistema di incentivi fiscali più semplice, più moderato e meglio mirato: questo determinerà solide basi imponibili, un gettito fiscale stabile e contribuirà con maggiore efficacia al raggiungimento degli obiettivi fissati in materia ambientale e climatica.

Ad 1. Modifiche e semplificazione dell'addizionale
L'addizionale è un versamento forfettario che consente di dedurre il vantaggio dell'utilizzo privato di un'autovettura aziendale dalle imposte sui redditi o sul salario. La percentuale generale della suddetta addizionale è un'approssimazione del valore medio del vantaggio percepito. Le evoluzioni strutturali come il calo del consumo di carburante e dei costi di manutenzione, nonché i limiti sempre più considerevoli imposti all'utilizzo privato di un'autovettura aziendale, portano ad abbassare la percentuale generale dell'addizionale dal 25% al 22% al 1° gennaio 2017.

L'attuazione delle riduzioni dipendenti dalle emissioni di CO2 e connesse all'ambiente è complessa e turba notevolmente il mercato. Il costo delle suddette riduzioni non è più proporzionale ai benefici ambientali da conseguire. A partire dal 1° gennaio 2017, le riduzioni ambientali si eliminano e si sostituiscono con un'addizionale del 22% per tutte le autovetture che emettano più di 0 g/km.

Al fine di continuare a promuovere il passaggio all'utilizzo di veicoli a emissioni di CO2 zero, si mantiene l'addizionale per un'autovettura che emetta 0 g/km al 4% fino al 2020 compreso. Siccome si prevede che svariate industrie automobilistiche lanceranno sul mercato modelli di autovetture elettriche molto lussuosi, l'addizionale del 4% sarà limitata a un prezzo di catalogo pari al massimo a 50 000 euro, a partire dal 1° gennaio 2019. L'importo del prezzo di catalogo superiore ai 50 000 euro si vedrà applicare il normale tasso del 22%. Pertanto, la riduzione ambientale dell'addizionale non supererà il limite massimo di 9 000 euro. La suddetta limitazione non vige per le autovetture a

idrogeno, poiché il costo d'acquisto di tale tipo di veicoli risulta al momento più elevato date le tecniche applicate.

Le autovetture che hanno beneficiato di una riduzione ambientale dell'addizionale all'acquisto anteriormente al 1° gennaio 2017 conservano tale vantaggio per i 60 mesi successivi al mese della prima iscrizione dell'autovettura al registro delle immatricolazioni.

Ad 2. Misure a proposito delle tasse relative alle autovetture private e ai motocicli
È vero che la tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli si applica facilmente alle autovetture nuove, ma è assai agevole eluderla all'atto dell'importazione di veicoli di seconda mano. Le possibilità di evitare tali pratiche si scontrano con le obiezioni connesse al diritto comunitario. Inoltre, l'applicazione della tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli diviene sempre più complessa per l'amministrazione fiscale. L'applicazione della tassa a opera dell'amministrazione fiscale si rende più efficace grazie a un primo passo compiuto con la diminuzione della tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli. Di certo, entro un termine non prevedibile, la progressiva diminuzione della tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli ridurrà le possibilità di approfittare della regolamentazione europea. È il motivo per cui la progressiva diminuzione della tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli comincia con una riduzione del 14,7% delle tariffe, a eccezione del supplemento connesso all'utilizzo del gasolio.

Il ricorso alle emissioni di CO2 come base imponibile, tra l'altro, nella legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli avviene a danno della solidità del gettito fiscale. Inoltre, una tassa d'immatricolazione come la tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli ostacola la domanda di nuove autovetture, spesso meno inquinanti. L'incremento dell'importo fisso da 175 euro a 350 euro nonché la diminuzione delle tariffe nelle identiche proporzioni consentono di ridurre la dipendenza tra la tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli e le emissioni di CO2.

Un'inchiesta della TNO (organizzazione neerlandese di ricerca scientifica applicata) e del PRC (centro di ricerca sulla popolazione - Population Research Centre) si è basata su un miglioramento dell'ambiente del 3,7% all'anno, in media, grazie allo sviluppo tecnologico. Il presente progetto di legge mira a conformarsi alla suddetta inchiesta. I limiti delle emissioni di CO2 nella tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli sono ridotti al fine di corrispondere allo sviluppo tecnologico.

Un'inchiesta sottolinea che la proporzione di chilometri elettrici percorsi dai veicoli elettrici ibridi ricaricabili è (di molto) inferiore a quella utilizzata dalle misure di consumo in occasione delle omologazioni europee. Siccome il numero di chilometri elettrici è effettivamente più ridotto, un grammo di CO2 prodotto dai veicoli elettrici ibridi ricaricabili e misurato nei collaudi formali conta molto di più dello stesso grammo emesso da veicoli con motorizzazione tradizionale. Nei Paesi Bassi, tra l'aprile 2012 e il marzo 2015 compresi, i veicoli elettrici ibridi ricaricabili hanno percorso in media un quarto del loro chilometraggio avvalendosi dell'energia elettrica. Per questi motivi, il presente progetto di legge considera sempre più tali veicoli allo stesso modo dei veicoli regolari. Da qui al 2020 compreso, si eliminerà progressivamente il trattamento fiscale dei veicoli elettrici ibridi ricaricabili.

Ad 3. Misure relative alla tassa annuale di circolazione (MRB)
Il presente progetto di legge elimina, progressivamente e in modo controllato, l'incentivo fiscale nel periodo a venire. Si prevede che, a partire dal 2017, una parte dei veicoli elettrici ibridi ricaricabili uscirà dal mercato del leasing e sarà disponibile per i privati sul mercato dell'usato. Si auspica altresì che i privati percorrano più chilometri elettrici con un veicolo elettrico ibrido ricaricabile. È per questo che il progetto opta per un incentivo all'utilizzo di tali autovetture nel corso del periodo dal 2017 al 2020, offrendo una tassa annuale di circolazione a metà prezzo.

Per continuare a promuovere il passaggio all'utilizzo di veicoli a emissioni di CO2 zero, si mantiene l'esenzione dalla tassa annuale di circolazione per un'autovettura che emetta 0 g/km nel corso de periodo dal 2017 al 2020.

Le vecchie autovetture private e i vecchi furgoncini/camioncini con motore diesel che non dispongono di filtri antiparticolato installati in fabbrica emettono molto più particolato fine delle autovetture con motore diesel che ne sono dotate. Tali vecchie autovetture con motore diesel contribuiscono in modo assai più sproporzionato all'inquinamento atmosferico in città. È il motivo per cui, a partire dal 1° gennaio 2019, le autovetture private e i furgoncini/camioncini con

motore diesel che emettono più di 5 mg/km di particolato fine saranno soggetti a un supplemento della tassa annuale di circolazione. Il suddetto limite ci rende conformi alla norma europea Euro 5, obbligatoria a partire dal 1° settembre 2009 per i nuovi modelli di autovetture private e di veicoli commerciali leggeri. Nondimeno, per i veicoli commerciali, la misura è limitata ai veicoli di almeno 12 anni al fine di evitare che, nel 2019, sia soggetto al supplemento della tassa annuale di circolazione un numero sproporzionato di veicoli con motore diesel.

10. Numeri o titoli dei testi di base: ad. 1
Articolo 3.20 della legge del 2001 relativa all'imposta sul reddito
Articolo 10 a.4 della legge del 2001 relativa all'imposta sul reddito
Articolo 10a.14 della legge del 2001 relativa all'imposta sul reddito
Articolo 10 b.1 della legge del 2001 relativa all'imposta sul reddito

Articolo 13bis della legge del 1964 relativa al salario
Articolo 35n della legge del 1964 relativa al salario
Articolo 35o della legge del 1964 relativa al salario
Articolo 36c della legge del 1964 relativa al salario
Articolo 39h della legge del 1964 relativa al salario

ad 2
Articolo primo della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli
Articolo 9 della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli
Articolo 9c della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli
Articolo 10 della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli
Articolo 16b della legge del 1992 sulla tassa relativa alle autovetture private e ai motocicli

ad 3
Articolo 22 della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 23 della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 23 b della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 24 della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 24aa della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 24a della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 24 b della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)
Articolo 31 della legge del 1994 sulla tassa annuale di circolazione (MRB)

Articolo 222 della legge provinciale

11. No

12. -

13. No

14. Sì

15. -

16. Aspetto OTC

No - Il progetto non ha ripercussioni significative sul commercio internazionale.

Aspetto SPS

No - Il progetto non è una misura sanitaria o fitosanitaria.

****
Commissione europea

Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535
Fax: +32 229 98043
email: grow-dir83-189-central@ec.europa.eu