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

Numero di notifica : 2014/0617/NL (Netherlands)

Modifica di alcune leggi fiscali e di talune altre leggi (Piano fiscale 2015)

Data di ricezione : 11/12/2014
Termine dello status quo : Not applicable (closed)
Misure fiscali : Sì

Message

Messaggio 002

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2014) 03660
Direttiva 98/34/CE
Traduzione del messaggio 001
Notifica: 2014/0617/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: 201403660.IT)
1. MSG 002 IND 2014 0617 NL IT 11-12-2014 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. 2014/0617/NL - S00E

5. Modifica di alcune leggi fiscali e di talune altre leggi (Piano fiscale 2015)

6. Autovetture

7. -

8. La proposta di legge relativa al piano fiscale 2015 prevede i seguenti adeguamenti.

1. Supplemento per l'uso promiscuo delle automobili aziendali

Fino al 1° gennaio 2016 per l'uso promiscuo delle auto aziendali è previsto un supplemento ridotto ai fini dell'imposizione salariale e delle imposte sul reddito pari al 4% o 7% a seconda che il veicolo presenti emissioni di CO2 rispettivamente pari a 0 g/km oppure comprese tra 0 e 50 g/km. In base alla proposta di legge relativa al piano fiscale 2015, dal 1° gennaio 2016 il supplemento ridotto del 4% per le automobili con emissioni di CO2 pari a 0 g/km è mantenuto, invece i limiti di emissione di CO2 per le altre categorie che godono del supplemento ridotto e le rispettive percentuali sono così modificati:
15%: emissioni comprese tra 0 e 50 g/km
21%: emissioni comprese tra 50 e 106 g/km
25%: emissioni superiori a 106 g/km

Articoli II, VII e XXXA, lettere A e B, del piano fiscale 2015

2. Imposta sulle autovetture e sui motocicli (BPM)

In conformità con la legge di elaborazione del documento sulle tasse automobilistiche (Wet uitwerking autobrief), di anno in anno sono previste norme sempre più rigide in merito alle soglie di emissione di CO2 e agli scaglioni tariffari previsti dalla legge sulle imposte sulle autovetture e sui motocicli del 1992 (legge BPM 1992) fino al 1° gennaio 2016. Ai sensi della proposta di legge relativa al piano fiscale 2015, a decorrere dal 1° gennaio 2016 le soglie di emissione di CO2 e gli scaglioni tariffari diventano più rigorosi, analogamente alle soglie di emissione del supplemento diesel nella legge BPM 1992. La presente modifica porta avanti la politica di rigore della legge BPM 1992 degli anni scorsi per restare al passo con gli sviluppi tecnologici.
Articolo XIII, lettera B, del piano fiscale 2015

3. Tassa di circolazione (MRB)

Fino al 1° gennaio 2016 per le autovetture con emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km è prevista un'esenzione dalla tassa di circolazione. Il piano fiscale 2015 dispone una (limitata) prosecuzione di tale incentivo fiscale. Per le automobili con emissioni di CO2 pari a 0 g/km a partire dal 1° gennaio 2016 varrà ancora l'esenzione totale della tassa di circolazione. Alle automobili con emissioni di CO2 comprese tra 0 e 50 g/km sarà applicata una riduzione della tassa di circolazione pari al 50%.
Articoli XIV e XXXA, lettera C, del piano fiscale 2015

4. Doppia cabina (tassa di circolazione e imposta sulle autovetture e sui motocicli)

Per effetto di un'omissione all'interno della normativa, gli autoveicoli con consumi molto elevati destinati al trasporto di persone con una massa massima consentita superiore ai 3 500 kg e la cosiddetta doppia cabina ai fini della tassa di circolazione e dell'imposta sulle autovetture e sui motocicli sono classificati come autocarri. Pertanto questi veicoli, in contrasto con le finalità della legge, pagano un'imposta più bassa rispetto agli altri veicoli analoghi. A partire dal 1° gennaio 2016 si pone rimedio a tale omissione. Ciò significa che ai veicoli in questione si applicherà la tariffa della tassa di circolazione degli autoveicoli, anche in taluni casi già esistenti, e che all'acquisto di un nuovo veicolo sarà dovuta l'imposta sulle autovetture e sui motocicli.

Articolo XIII, lettera A, e articolo XIV, lettera A, del piano fiscale 2015

9. La legge di elaborazione del documento sulle tasse automobilistiche (Wet uitwerking autobrief) stabilisce gli incentivi fiscali per i veicoli (molto) efficienti per il periodo 2012-2015. Tale legge prevede una correzione annua in considerazione degli sviluppi tecnologici nell'ambito delle emissioni di CO2. I rapidi sviluppi tecnologici in materia di emissioni di CO2 richiedono un ulteriore rafforzamento delle norme per l'anno 2016, al fine di mantenere i livelli delle entrate fiscali ed evitare distorsioni del mercato. Le misure per il 2016, come indicate nel piano fiscale 2015, portano avanti il rafforzamento previsto negli ultimi anni dalla legge BPM 1992 e dal supplemento nell'imposizione salariale e nelle imposte sul reddito per l'uso promiscuo dei veicoli aziendali, in base al documento sulle tasse automobilistiche. I provvedimenti per il 2016 devono contribuire inoltre agli obiettivi ambientali per una crescita sostenibile.

Ad 1. Supplemento ridotto
Dopo il 1° gennaio 2016, senza ulteriori provvedimenti, il supplemento ridotto per le automobili destinate all'uso personale con emissioni di CO2 pari a 0 g/m e con emissioni comprese tra 0 e 50 g/km dovrebbe essere innalzato rispettivamente dal 4% e 7% fino ad arrivare in entrambi i casi al 14%. Ai fini di un equilibrato incentivo per le automobili elettriche, è stato proposto di mantenere il supplemento per le auto a emissioni zero al 4%. Per le automobili con emissioni di CO2 comprese tra 0 e 50 g/km il supplemento è innalzato al 15% (contro il precedente 14%). Al contempo sono state adeguate le soglie di emissione di CO2 delle altre categorie che godono del supplemento ridotto e le relative percentuali, anche in considerazione dei costanti sviluppi tecnologici in materia di emissioni di CO2.

Ad 2. Norme più severe sull'imposta sulle autovetture e sui motocicli con riferimento ai limiti di emissioni di CO2
Con il costante sviluppo tecnologico e la conseguente riduzione delle emissioni medie di CO2 delle automobili nuove, diminuiscono le entrate derivanti dall'imposta sulle autovetture e sui motocicli. Pertanto, per mantenere costanti le entrate fiscali, nell'ambito della legge BPM 1992 tali sviluppi si traducono in criteri più rigidi per le soglie di emissione di CO2 negli scaglioni tariffari e nei limiti di CO2 del supplemento diesel.

Ad 3. Esenzione della tassa di circolazione per le automobili a emissioni zero e riduzione del 50% per le auto a elevata efficienza
Dal 1° gennaio 2016, come previsto dalla legge di elaborazione del documento sulle tasse automobilistiche, decade l'esenzione dalla tassa di circolazione per le automobili con emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km. Si è ritenuto necessario però preservare una forma di incentivo per le automobili con emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km, per poter soddisfare gli obiettivi ambientali. Pertanto si è scelto di mantenere l'incentivo in modo parziale, con un'esenzione totale dalla tassa di circolazione per le auto a emissioni zero (emissioni di CO2 pari a 0 g/km) e con una riduzione del 50% della tariffa per le auto con emissioni di CO2 comprese tra 0 e 50 g/km.

Ad 4. Doppia cabina (tassa di circolazione e imposta sulle autovetture e sui motocicli)
Per effetto di un'omissione all'interno della normativa, gli autoveicoli con consumi molto elevati destinati al trasporto di persone, con una massa massima consentita superiore ai 3 500 kg e la cosiddetta doppia cabina ai fini della tassa di circolazione e dell'imposta sulle autovetture e sui motocicli sono classificati come autocarri. Pertanto questi veicoli, in contrasto con le finalità della legge, pagano un'imposta più bassa rispetto agli altri veicoli analoghi. A partire dal 1° gennaio 2016 si pone rimedio a tale omissione. Ciò significa che ai veicoli in questione si applicherà la tariffa della tassa di circolazione degli autoveicoli, anche in taluni casi già esistenti, e che all'acquisto di un nuovo veicolo sarà dovuta l'imposta sulle autovetture e sui motocicli.

10. Numeri o titoli dei testi di base: ad. 1
Articolo 3.20 della legge sulle imposte sul reddito 2001
Articolo 13bis della legge sull'imposizione salariale 1964
Articoli VI e XII della legge di elaborazione del documento sulle tasse automobilistiche
Articoli II e IV del piano fiscale 2012

ad. 2
Articolo 9 della legge sulle imposte sulle autovetture e sui motocicli del 1992
Articolo 3 della legge sulle imposte sulle autovetture e sui motocicli del 1992
Articolo 3 della legge sulla tassa di circolazione del 1994

ad. 3
Articolo 23b della legge sulla tassa di circolazione del 1994
Articolo XXIII della legge di elaborazione del documento sulle tasse automobilistiche

ad 4.
Articolo 3 della legge sulle imposte sulle autovetture e sui motocicli del 1992
Articolo 3 della legge sulla tassa di circolazione del 1994

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 98/34
Fax: +32 229 98043
email: dir83-189-central@ec.europa.eu