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

Numero di notifica : 2011/0525/NL (Netherlands)

Modifica di alcune leggi fiscali e di altre leggi (Piano fiscale 2012) Modifica della legge 1992 relativa alle imposte sulle autovetture e i motocicli (BPM), della legge 1994 sulle imposte sui veicoli a motore (MRB) e di altre leggi (legge di elaborazione di un documento per auto)

Data di ricezione : 17/10/2011
Termine dello status quo : Not applicable (closed)
Misure fiscali : Sì

Message

Messaggio 002

Comunicazione della Commissione - SG(2011) D/52406
Direttiva 98/34/CE
Traduzione del messaggio 001
Notifica: 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.IT)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL IT 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. Modifica di alcune leggi fiscali e di altre leggi (Piano fiscale 2012)
Modifica della legge 1992 relativa alle imposte sulle autovetture e i motocicli (BPM), della legge 1994 sulle imposte sui veicoli a motore (MRB) e di altre leggi (legge di elaborazione di un documento per auto)

6. Autoveicoli e carburanti

7. -

8. 1. Nella proposta di legge riguardante l'elaborazione di un documento di circolazione per le auto, si inaspriscono i limiti di emissione di CO2 per i prossimi anni fino al 2015. I limiti di emissione di CO2 per le BPM saranno ridotti ogni anno in data 1° gennaio (nel 2012, il 1° luglio). In tal modo, entro il 2015 i limiti di emissione di CO2 per le BPM raggiungeranno gradualmente gli stessi valori di quelli relativi alla benzina e al diesel.

2. La soprattassa fissa per il diesel nelle BPM verrà sostituita a partire dal 1° luglio 2012 da una soprattassa relativa alle emissioni di CO2, che verrà corrisposta con decorrenza da tale data e sarà aggiornata annualmente fino al 2015.

3. L'esenzione dalle MRB per gli autoveicoli ad alta efficienza energetica scadrà in data 1° gennaio 2014, sia per le nuove autovetture, sia per quelle esistenti. Pertanto, a partire dal 2014 le MRB saranno calcolate solamente in base al peso. Fino ad allora, per l'esenzione rimangono di applicazione gli attuali limiti di emissione di CO2 (benzina 110 gr/km, diesel 95 gr/km).

4. Gli autoveicoli con emissione di CO2 entro i 50 gr/km sono esenti dalle MRB fino al 2016.

5. Per i camion con limite di emissione Euro III, sarà di applicazione un aumento del 20% delle MRB a partire dal 1° gennaio 2013.

6. Per stabilire il conteggio delle imposte sui redditi e sui salari per le auto aziendali messe a disposizione per uso personale, i limiti di emissione di CO2, per i quali si applica una riduzione del conteggio dell'11 o del 5% per le autovetture che si mantengono al di sotto della soglia, verranno ridotti ogni anno in data 1° gennaio (nel 2012 il 1° luglio). Nella presente proposta di legge si stabiliscono i limiti di CO2 per i prossimi anni fino al 2015. Il limite per applicare una riduzione nel conteggio dell'11% rimane analogo a quello previsto per l'esenzione dalle BPM. In tal modo, i limiti di emissione di CO2 per le BPM arriveranno gradualmente a ricoprire gli stessi valori di benzina e diesel nel 2015.

7. L'esenzione dal conteggio sarà prorogata al 1° gennaio 2012 per le autovetture con emissione di CO2 non superiore a 50 gr/km. Tale esenzione si applica solamente agli autoveicoli immatricolati per la prima volta a proprio nome entro il 1° gennaio 2016. Per le autovetture con emissione di CO2 pari a 0 gr/km immatricolate per la prima volta a proprio nome entro il 1° gennaio 2012, l'esenzione dal conteggio sarà prorogato di 2 anni fino al 1° gennaio 2017.

8. Nel conteggio, le autovetture che rientrano nel nuovo regime mantengono una riduzione per un periodo di 60 mesi. Al termine di ogni periodo di 60 mesi, si verifica se l'autoveicolo viene ritenuto ancora idoneo per una riduzione rispetto ai limiti di CO2 allora applicati. Il nuovo regime sarà applicato dal 1° luglio 2012 a eccezione degli autoveicoli di cui alla sezione 6, per i quali il nuovo regime sarà di applicazione dal 1° gennaio 2012.

9. La legge sulle accise prevede attualmente la possibilità di un rimborso parziale delle accise per le E85. Nella proposta di legge si stabilisce una norma generica per tutti i biocarburanti sostenibili oppure per le miscele di biocarburanti sostenibili e combustibili fossili, il cui contenuto energetico è inferiore a quello dei carburanti che presentano una quantità di biocarburante dal contenuto energetico che supera il 10%, come specificato nella direttiva sull'energia rinnovabile.

10. Per le autovetture a metano che possono funzionare anche a benzina verde, si prevede l'esenzione dai limiti di CO2 e dalle tariffe per le autovetture a diesel. Per compensazione, diviene applicabile nelle MRB previste per tali autoveicoli la cosiddetta sovrattassa LPG, più specificamente la sovrattassa più bassa applicabile alle autovetture munite di un cosiddetto dispositivo LPG-3.
Verrà siglato un accordo di settore al fine di garantire la distribuzione quasi esclusiva, da parte di distributori sul territorio olandese, di gas verde piuttosto che metano.

(Articoli da I a XII e da XV a XXIV della legge di elaborazione di un documento per auto)
(Articolo XX del piano fiscale 2012)

9. Ad 1. Nella pratica è emerso che il numero di autovetture che può beneficiare della riduzione, è sostanzialmente più elevato di quello previsto al momento dell'introduzione. Al fine di continuare a incentivare i consumatori e i produttori all'acquisto e alla produzione di autoveicoli a più basso consumo possibile, i limiti delle emissioni di CO2 verranno in ogni caso inaspriti su base annuale fino al 2015. In tal modo, si conferisce altresì una certezza a più lungo termine sul livello dei limiti di emissione di CO2.

Ad 2. Stabilendo una sovrattassa sul diesel in base alle emissioni di CO2 ci si attiene all'idea secondo la quale il vantaggio medio della differenza di accise tra un'autovettura a benzina e una a diesel aumenta progressivamente in base a un maggior utilizzo della stessa. Poiché la BPM sulle autovetture a diesel e a benzina differirà in ogni caso fino al 2015 come conseguenza dei diversi limiti, fino al 2015 è necessario adattare su base annuale l'importo relativo alla sovrattassa sul diesel per grammo di emissione, al fine di compensare ogni anno in maniera opportuna la differenza di accise tra gli autoveicoli a diesel e a benzina. A partire dal 2015 la sovrattassa sul diesel costituirà ancora l'unica differenza nelle BPM tra gli autoveicoli a diesel e a benzina.

Ad 3. Il ministero ritiene poco auspicabile che i proprietari di autoveicoli a consumo (molto) ridotto non contribuiscano in alcun modo al mantenimento delle strade. Per non lasciare decadere a breve un tale vantaggio per i proprietari esenti dalla MRB, l'esenzione scadrà per tutte le autovetture il 1° gennaio 2014; esiste tuttavia un'eccezione per gli autoveicoli con emissioni non superiori ai 50 grammi (si veda anche ad4).

Ad 4. Si auspica l'incoraggiamento temporaneo della categoria di veicoli con emissioni non superiori ai 50 gr/km al fine di realizzare un volume che consenta al prezzo del prodotto di diminuire e di offrire in tal modo un'opportunità in caso di successo dello stesso. Tale esenzione si applicherà al momento della scadenza di quella attuale e al biennio successivo, entro il 2015.

Ad 5. Nella MRB si prevede un incremento delle tariffe per i camion appartenenti alle precedenti classi Euro. Con il passare del tempo, gli autoveicoli più vecchi scompaiono cedendo il passo alle nuove autovetture. In tal modo la misura perde la sua efficacia. Al fine di contrastare tale effetto, si accentua la differenziazione aggiungendo una nuova classe di sovrattassa, l'Euro III. Il momento dell'entrata in vigore corrisponde alla scadenza dell'Eurobollo nei Paesi Bassi e all'introduzione dell'obbligo della classe Euro III per i camion.

Ad 6. Nella pratica è emerso che il numero di autovetture che può beneficiare della riduzione è sostanzialmente più elevato di quanto previsto al momento dell'introduzione. Al fine di continuare ad incentivare gli automobilisti e i produttori di tali auto alla scelta e alla produzione di autoveicoli quanto più possibile efficienti, i limiti delle emissioni di CO2 verranno inaspriti ogni anno fino al 2015. In tal modo, si offre anche una certezza più a lungo termine sul livello dei limiti di emissione di CO2.

Ad 7. Si auspica l'incoraggiamento temporaneo della categoria di veicoli con emissioni non superiori ai 50 gr/km al fine di realizzare un volume che consenta un calo del prezzo del prodotto e di offrire così un'opportunità in caso di successo dello stesso. Si tratta di una misura temporanea, in quanto dopo quattro anni si ritiene che tale opportunità sia stata sufficientemente sfruttata. Per continuare a garantire l'esenzione a quei veicoli acquistati prima del suddetto periodo, già beneficiari dell'esenzione stessa, è stato deciso un prolungamento fino al 1 gennaio 2017 relativo a tali vetture.

Ad 8. Mantenendo il conteggio per 60 mesi, da un lato si evita che le autovetture siano interessate dall'inasprimento annuale dei limiti di emissione di CO2 e, dall'altro, si fa sì che continui ad esserci uno stimolo a optare per un'autovettura con consumi (ancora) più bassi col passare del tempo.

Ad 9. La normativa dei Paesi Bassi prevede attualmente solo un rimborso per i prodotti E85 (benzina con un tasso di bio-etanolo dal 70% all'85%). Il regolamento generico proposto è più ampio e incentiva in tal modo l'utilizzo di biocarburanti oppure di miscele di biocarburanti e carburanti fossili, il cui contenuto energetico è inferiore a quello del carburante equivalente. Per avere diritto alla rimborso, il biocarburante deve essere in linea con i criteri sulla sostenibilità di cui all'articolo 17 della direttiva sull'energia rinnovabile. Il regolamento di rimborso è limitato ai carburanti.

Ad10. La presente misura riguarda uno spostamento temporaneo della pressione fiscale, ne attua una riduzione per gli acquisti di autoveicoli a metano, ma porta ad un aumento delle spese mensili relative alle imposte sui veicoli a motore per circolare su strada. L'obiettivo è di incentivare le vendite. In questo modo, il prezzo d'acquisto di tali autovetture diviene più competitivo rispetto ad autoveicoli simili ma che utilizzano diversi carburanti.

10. Numerazione o titoli dei testi di base: Articolo 3.20 della legge 2001 sulle imposte sui redditi ,Articolo 13bis della legge 1964 sulle imposte sui salari, Articolo 25a della legge 1994 sulle imposte sui veicoli a motore, Articolo 71h della legge sulle accise.

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

Catherine Day
Secretaris-Generaal
Europese Commissie

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