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

Numer powiadomienia : 2011/0525/NL (Netherlands)

Nowelizacja wybranych ustaw podatkowych i niektórych innych ustaw (Plan podatkowy 2012). Nowelizacja ustawy o opodatkowaniu samochodów osobowych i motocykli (Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen) z 1992 r., ustawy o podatku drogowym (Wet op de motorrijtuigenbelasting) z 1994 r. oraz niektórych innych ustaw [ustawa o samochodach osobowych (wdrożenie) (Wet uitwerking autobrief)].

Data otrzymania : 17/10/2011
Koniec zawieszenia : Not applicable (closed)
Środki natury podatkowej : Tak

Message

Wiadomość 002

Informacja od Komisji — SG(2011) D/52406
dyrektywa 98/34/WE
Tłumaczenie wiadomości 001
Powiadomienie: 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.PL)
1. MSG 002 IND 2011 0525 NL PL 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. Nowelizacja wybranych ustaw podatkowych i niektórych innych ustaw (Plan podatkowy 2012).
Nowelizacja ustawy o opodatkowaniu samochodów osobowych i motocykli (Wet op de belasting van personenauto’s en

motorrijwielen) z 1992 r., ustawy o podatku drogowym (Wet op de motorrijtuigenbelasting) z 1994 r. oraz niektórych innych ustaw [ustawa o samochodach osobowych (wdrożenie) (Wet uitwerking autobrief)].

6. Pojazdy i paliwa silnikowe

7. -

8. 1. Proponowana ustawa o samochodach osobowych (wdrożenie) zaostrza dopuszczalne parametry CO2 w okresie do roku 2015. Zakres emisji CO2 dla ustawy o rejestracji pojazdów silnikowych (BPM) będzie obniżany 1 stycznia każdego roku (dla roku 2012 1 lipca). Spowoduje to stopniowe ujednolicenie wartości dopuszczalnych emisji CO2 (do celów BMP) w przypadku benzyny i oleju napędowego, do ich zrównania w 2015 roku.

2. Stała dodatkowa opłata dla oleju napędowego przewidziana w BPM zostanie zastąpiona dodatkową opłatą dla oleju napędowego warunkowaną poziomem CO2, ze skutkiem od 1 lipca 2012 r. Dodatkowa opłata będzie wymagalna od tej daty i będzie podlegać corocznej aktualizacji do roku 2015.

3. Zwolnienie z podatku drogowego samochodów wysoko energooszczędnych przestanie obowiązywać z dniem 1 stycznia 2014 r. w odniesieniu do zarówno nowych, jak i już eksploatowanych samochodów osobowych, a od roku 2014 wysokość podatku drogowego będzie uzależniona tylko od wagi pojazdu. Do 1 stycznia 2014 r. nadal będą miały zastosowanie obecnie obowiązujące poziomy CO2 uprawniające do zwolnienia (benzyna 110 g/km, olej napędowy 95 g/km).

4. Samochody osobowe o poziomie emisji CO2 nieprzekraczającym 50 g/km będą zwolnione z podatku drogowego do roku 2016.

5. Samochody ciężarowe spełniające wymagania dotyczące emisji określone w normie Euro 3 zostaną objęte dodatkową opłatą w wysokości 20% podatku drogowego od dnia 1 stycznia 2013 r.

6. W kwestii obliczenia wysokości karnej opłaty podatkowej (wynagrodzenie i dochody) związanej z ewentualnym wykorzystaniem samochodów służbowych do celów prywatnych, właściwe dopuszczalne wartości emisji CO2 - gdy karna opłata podatkowa ulega zmniejszeniu o 11% lub 5% w przypadku samochodów nieprzekraczających dopuszczalnych wartości – będą zmniejszane 1 stycznia każdego roku (dla roku 2012 1 lipca). Proponowana ustawa określa dopuszczalne wartości CO2 w okresie do 2015 roku. Wartość progowa warunkująca 11-procentowe obniżenie kary podatkowej pozostanie taka sama jak wartość progowa skutkująca zwolnieniem od podatku rejestracyjnego (BMP). Dopuszczalne wartości emisji CO2 dla benzyny i oleju napędowego ulegną stopniowemu zrównaniu, do całkowitego ujednolicenia w 2015 r.

7. Zakres zwolnienia z kary podatkowej zostanie rozszerzony od 1 stycznia 2012 r. na samochody o emisji CO2 nieprzekraczającej 50 g/km. Zwolnienie będzie miało zastosowanie tylko do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed 1 stycznia 2016 r. Samochody o emisji CO2 wynoszącej 0 g/km zarejestrowane po raz pierwszy przed 1 stycznia 2012 r. będą podlegały zwolnieniu z kary podatkowej o 2 lata dłużej, do 1 stycznia 2017 r.

8. W odniesieniu do kary podatkowej, do samochodów objętych nowym systemem obniżony odsetek kary podatkowej będzie miał zastosowanie w przyszłości przez okres 60 miesięcy. Po zakończeniu każdego okresu 60 miesięcy ewentualne wnioski o określenie odsetka obniżonej kary podatkowej na kolejny okres będą rozpatrywane z uwzględnieniem obowiązujących wtedy dopuszczalnych wartości CO2. Nowy system wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2012 r., z wyłączeniem samochodów przewidzianych w pkt 6, które zostaną nim objęte od 1 stycznia 2012 r.

9. Ustawa o podatku akcyzowym [Wet op de accijns] przewiduje obecnie możliwość częściowego zwrotu akcyzy dla benzyny E85. W projekcie zaproponowano podstawowy system dla wszystkich zrównoważonych biopaliw lub mieszanek zrównoważonych biopaliw i paliw kopalnych, których wartość energetyczna jest niższa niż wartość energetyczna równoważnych paliw silnikowych zawierających biopaliwo w ilości przekraczającej 10-procentowy odsetek zawartości energii, jak przewidziano w dyrektywie w sprawie energii ze źródeł odnawialnych.

10. Proponuje się wyłączenie pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w których można stosować „zielony gaz", z zakresów dopuszczalnych emisji CO2 i opłat dotyczących pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, które mają obecnie do nich zastosowanie. W ramach rekompensaty podatek drogowy od tych pojazdów będzie zawierał tak zwaną dodatkową opłatę LPG, w szczególności najniższy poziom opłaty dodatkowej mającej zastosowanie do pojazdów z tak zwaną instalacją LPG-3. Zostanie podpisane porozumienie sektorowe w celu uzyskania gwarancji sektora, że niderlandzkie stacje paliwowe będą oferowały niemal wyłącznie „zielony gaz" zamiast gazu ziemnego.

[Art. I do XII oraz XV do XXIV ustawy o samochodach osobowych (wdrożenie)]
(Art. XX Planu podatkowego 2012)

9. Dot. 1. W praktyce stwierdzono, że liczba samochodów kwalifikujących się do obniżonego podatku rejestracyjnego jest znacząco wyższa niż przewidywano przy wprowadzaniu systemu. Aby nadal zachęcać konsumentów i producentów do zakupu i produkcji energooszczędnych samochodów, dopuszczalne poziomy emisji CO2 będą obniżane każdego roku co najmniej do roku 2015. Zapewni to także przewidywalne dopuszczalne poziomy emisji CO2 w dłuższej perspektywie.

Dot. 2. Określenie dodatkowej opłaty dla oleju napędowego na podstawie emisji CO2 uwzględnia fakt, że przeciętna korzyść wynikająca z różnicy w akcyzie dla samochodu z napędem benzynowym i samochodu z silnikiem wysokoprężnym zwiększa się wraz ze zużyciem paliwa przez pojazd. Ponieważ podatek rejestracyjny także będzie różny dla samochodów z silnikiem wysokoprężnym i samochodów z silnikiem benzynowym do 2015 roku, z powodu różnych zakresów wartości, konieczne jest dostosowanie wysokości dodatkowej opłaty dla oleju napędowego na każdy gram emisji rocznie do 2015 r., co wystarczająco zrekompensuje różnicę w podatku akcyzowym występującą między pojazdami z silnikami wysokoprężnymi i benzynowymi. Od roku 2015 jedyną różnicą pod względem podatku rejestracyjnego między tymi typami samochodów będzie dodatkowa opłata dla oleju napędowego.

Dot. 3. W opinii rządu nie jest pożądana sytuacja, gdy posiadacze (wysoko) energooszczędnych samochodów nie uczestniczą w kosztach korzystania z dróg. Aby zapobiec sytuacji nagłej utraty relatywnej korzyści, z której korzystają obecnie właściciele samochodów zwolnionych z podatku drogowego, zwolnienie zostanie uchylone z dniem 1 stycznia 2014 r. dla wszystkich samochodów, z wyjątkiem tych, w których poziom emisji nie przekracza 50 gramów (zob. też 4).

Dot. 4. Tymczasowa ulga dla kategorii pojazdów, w których poziom emisji nie przekracza 50 g/km jest potrzebna w celu uzyskania wystarczająco wysokiego wolumenu umożliwiającego obniżenie cen produktu, przy zapewnieniu niezbędnych warunków dla potencjalnej akceptacji produktu na rynku. Zwolnienie to wejdzie w życie w czasie, gdy uchylone zostanie obecnie obowiązujące zwolnienie, i będzie miało zastosowanie przez 2 lata do końca 2015 r.

Dot. 5. Podatek drogowy przewiduje zwiększenie stawki dla samochodów ciężarowych należących do starszych klas Euro. W miarę upływu czasu najstarsze pojazdy są usuwane z flot, a ich miejsce zajmują nowe. Skutkuje to ograniczeniem skuteczności środka. Aby temu przeciwdziałać, zostanie zwiększone zróżnicowanie przez wprowadzenie nowej klasy opłaty dodatkowej, mianowicie Euro 3. Termin wejścia w życie jest taki sam, jak termin zakończenia obowiązywania eurowiniet w Niderlandach; wtedy też klasa Euro 3 zacznie obowiązywać w odniesieniu do samochodów ciężarowych.

Dot. 6. W praktyce stwierdzono, że liczba samochodów kwalifikujących się do obniżonego podatku rejestracyjnego jest znacząco wyższa niż przewidywano przy wprowadzaniu systemu. Aby nadal zachęcać konsumentów i producentów do zakupu i produkcji bardziej energooszczędnych samochodów, dopuszczalne poziomy emisji CO2 będą obniżane każdego roku co najmniej do roku 2015. Zapewni to także przewidywalne dopuszczalne poziomy emisji CO2 w dłuższej perspektywie.

Dot. 7. Tymczasowa ulga dla kategorii pojazdów, w których poziom emisji nie przekracza 50 g/km jest potrzebna w celu uzyskania wystarczająco wysokiego wolumenu umożliwiającego obniżenie cen produktu, przy zapewnieniu niezbędnych warunków dla potencjalnej akceptacji produktu na rynku. Będzie to środek tymczasowy, gdyż uznaje się, że po upływie czterech lat warunki te będą już spełnione w wystarczającym stopniu. Aby zapewnić utrzymanie przez przynajmniej ten sam okres korzyści z wyłączenia dla właścicieli samochodów zakupionych przed tym okresem i już podlegających zwolnieniu z kary podatkowej, wyłączenie w odniesieniu do tych samochodów zostanie przedłużone do 1 stycznia 2017 r.

Dot. 8. Fakt, że dany poziom kary podatkowej zostanie utrzymany przez 60 miesięcy z jednej strony zapobiega stworzeniu niekorzystnej sytuacji wynikającej z corocznego obniżania poziomów emisji CO2, lecz z drugiej strony nadal zapewni zachętę do wyboru (jeszcze) bardziej energooszczędnego samochodu.

Dot. 9. Obecnie obowiązujące przepisy niderlandzkie dopuszczają zwrot wyłącznie w przypadku produktu E85 (benzyna z zawartością bioetanolu na poziomie 70 do 85%). Proponowany tu system podstawowy ma szerszy zasięg, przez co zachęca do stosowania biopaliw lub mieszanek biopaliw i paliw kopalnych, których zawartość energii jest niższa niż w przypadku równoważnych paliw silnikowych. Aby zakwalifikować się do zwrotu, biopaliwo musi spełniać pewne kryteria zrównoważenia, określone w art. 17 dyrektywy w sprawie energii ze źródeł odnawialnych. System refundacji ograniczony jest do paliw silnikowych.

Dot. 10. Środek ten stanowi tymczasowe przesunięcie ciężaru podatkowego przez ograniczenie obciążeń podatkowych przy zakupie samochodów napędzanych gazem ziemnym, lecz zwiększenie wysokości miesięcznego podatku drogowego za korzystanie z dróg publicznych. Celem jest stymulowanie sprzedaży samochodów. Przesunięcie obciążenia podatkowego spowoduje, że bardziej atrakcyjny stanie się zakup tych samochodów, zamiast samochodów napędzanych innym rodzajem paliwa silnikowego.

10. Numery lub tytuły tekstów podstawowych: art. 3 ust. 20 ustawy o podatku dochodowym [Wet inkomstenbelasting] z 2001 r.
art. 13a ustawy o wynagrodzeniach [Wet op de loonbelasting] a 1964 r.,
art. 25a ustawy o podatku drogowym z 1994 r.,
art. 71h ustawy o podatku akcyzowym.

11. Nie

12. -

13. Nie

14. Tak

15. -

16. Aspekty TBT

Nie, projekt nie ma znaczącego wpływu na handel międzynarodowy.

Aspekty SPS

Nie, projekt nie jest środkiem sanitarnym ani fitosanitarnym.

Catherine Day
Secretaris-Generaal
Europese Commissie

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