

41. Introduceren BPM op CO₂ grondslag voor bestelauto's van particulieren en ondernemers

Thema: Fiscale vergroening

Omschrijving van de maatregel

Particulieren betalen momenteel bij aanschaf van een bestelauto BPM over de catalogusprijs van een bestelauto. Ondernemers zijn vrijgesteld van BPM.

Voorgestelde maatregel is:

- Afschaffen BPM-vrijstelling voor bestelauto's voor ondernemers
- Introduceren van een BPM met een CO₂ grondslag voor zowel bestelauto's van particulieren als van ondernemers. Het tarief kan in een aparte tabel zodanig worden vastgesteld dat het gemiddelde tarief overeenkomt met het gemiddelde tarief dat een diesel-personenauto betaalt. De progressiviteit van de tarieven kan aangepast worden aan de grotere variëteit aan CO₂ uitstoot van bestelauto's.

Doel

- Stimuleren verkoop van bestelauto's met een lagere CO₂-uitstoot en nulemissie-bestelauto's door afschaffing van de BPM vrijstelling voor bestelauto's van ondernemers en de omvorming van de grondslag voor bestelauto's van catalogusprijs naar CO₂-uitstoot.

Achtergrond/rationale

- Nulemissie-bestelauto's zullen alleen de vaste voet in de BPM betalen. Op lange termijn zullen naar verwachting nagenoeg alle bestelauto's nulemissie zijn. Vanaf dat moment zal alleen de vaste voet in de BPM worden opgehaald. Bestelauto's met een verbrandingsmotor (hoofdzakelijk diesel) zullen door de CO₂-grondslag een fors hogere BPM betalen. Daarom is deze maatregel vooral een stimulering om een nulemissie-bestelauto te kopen.
- Bij personenauto's zijn de BPM-tarieven progressief, dat wil zeggen dat het tarief hoger is naarmate de auto meer CO₂ uitstoot. De gekozen progressiviteit sluit aan bij de CO₂-uitstoot van personenauto's. Bestelauto's hebben gemiddeld een hogere CO₂ uitstoot en een grote spreiding in CO₂-uitstoot door de uiteenlopende formaten bestelauto. Minder progressieve tarieven voorkomen dat grote bestelauto's op diesel prohibitief duur worden.
- De tariefstructuur kan voor de bestelauto's zo gekozen worden dat deze gemiddeld even zwaar belast worden als (diesel)personenauto's.
- Tot en met 2025 is er een aankoopsubsidie voor nulemissie bestelauto's. Vanwege de staatssteunregels kan tot maximaal 40% van de meerwaarde van een nulemissie-bestelauto worden gesubsidieerd. De overige kosten moeten ondernemers voor eigen rekening nemen. Deze maatregelen draagt er toe bij dat de transitie naar nul emissie-bestelauto's echt op gang komt. Bij introductie van een BPM op CO₂ grondslag voor bestelauto's kan deze aankoopsubsidie op termijn omlaag om op termijn volledig worden afgebouwd.

Effecten

Economie	Deze maatregel leidt tot een lastenverzwaring voor ondernemers en particulieren met een bestelauto.
Budgettaire aspecten	Het budgettaire beslag van de vrijstelling van de BPM voor bestelauto's van ondernemers is circa € 700 à 900 miljoen. Door gedragseffecten bij afschaffen van de regeling zal de opbrengst (veel) lager zijn. De opbrengst van een BPM op CO ₂ -grondslag is afhankelijk van de gekozen tarieven en progressiviteit.
Milieueffecten	Ondernemers en particulieren met bestelauto's worden gestimuleerd om milieuvriendelijkere of nulemissie bestelauto's aan te schaffen.
Overige effecten	De gevolgen voor de uitvoering moeten nog in kaart worden gebracht
Uitvoeringsaspecten	Structuurwijziging (middelgroot). Dit voorstel is een complexe structuurwijziging. Ook de RDW zal dit voorstel moeten toetsen op uitvoerbaarheid (kunnen de gegevens (tijdig) worden geleverd?). De doorlooptijd zal zeker meer dan één jaar bedragen. Vaktechnisch is dit ook ingewikkeld, wat meer discussies en daarmee procedures zou kunnen betekenen. Dit voorstel is géén vereenvoudiging.