



Position Paper

Belasting op personenauto's en motorrijwielen (bpm)

Inleiding

Iedereen die in Nederland een personenauto, motor of een bestelauto koopt of zelf importeert betaalt bpm. De bpm wordt berekend aan de hand van de CO₂-uitstoot in gram per kilometer. Auto's die geen CO₂ uitstoten, zoals een volledig elektrische auto of een waterstofauto, zijn tot en met 2020 vrijgesteld van de bpm.

Het tariefstelsel begint met een starttarief: de zogenaamde vaste voet. Voor 2017 bedraagt deze vaste voet 353 euro. Daarna wordt binnen bepaalde schijven, voor elke gram CO₂-uitstoot een tarief in rekening gebracht. Voor elke opvolgende schijf geldt een hoger tarief. Auto's met een dieselmotor krijgen daar bovenop nog een extra dieseltoeslag. Het tariefstelsel kent verder nog een onderscheid tussen conventionele auto's en semi-elektrische modellen, de zogenaamde PHEV's (plug-in hybrid vehicles).

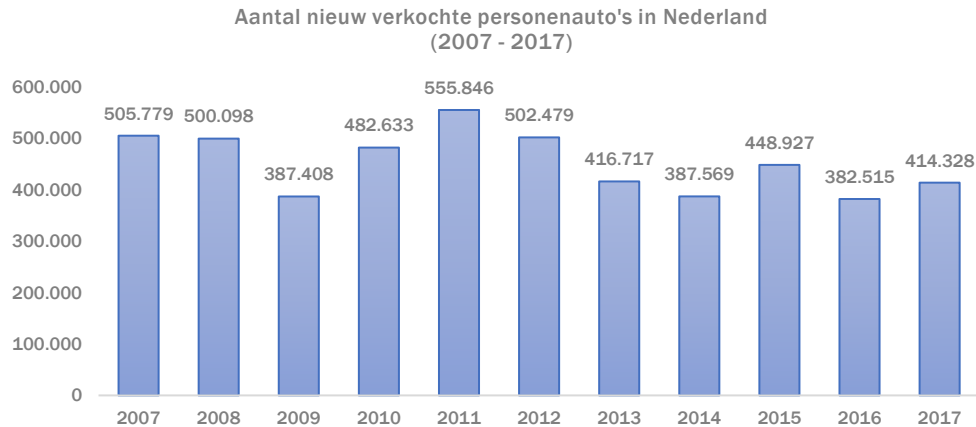
Nederland is één van de weinige lidstaten van de Europese Unie met een dergelijke aanschafbelasting. In de meeste andere Europese landen betaalt men alleen btw over de verkoopprijs van een nieuwe auto. De bpm maakt in 2017 gemiddeld tussen de 15% en 18% uit van de prijs van een nieuwe auto.

Prijsopbouw gemiddelde personenauto 2017	benzine-auto	%	dieselauto	%
Netto catalogusprijs	€ 19.400	70%	€ 31.648	67%
BPM	€ 4.117	15%	€ 8.606	18%
<i>BPM op basis van CO₂ uitstoot</i>	€ 4.117	15%	€ 4.481	10%
<i>Dieseltoeslag</i>	<i>n.v.t</i>		€ 4.125	9%
BTW 21%	€ 4.073	15%	€ 6.646	14%
Catalogusprijs	€ 27.590	100%	€ 46.900	100%

Bron: RDC

Nieuwe personenauto's zijn in Nederland relatief duur, en daardoor worden hier minder nieuwe auto's verkocht. Nieuwe, schone en zuinigere motoren komen daardoor minder snel op de markt en dit remt de verjonging en verschooning van het wagenpark.

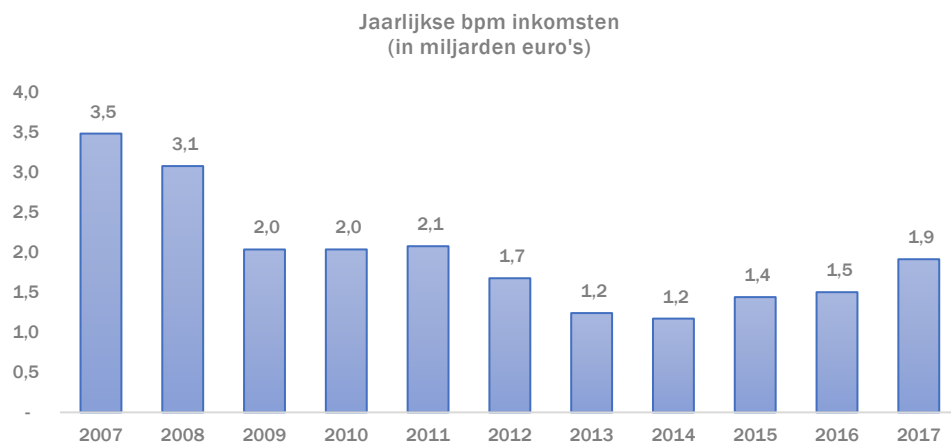
De afgelopen jaren daalde de verkoop van nieuwe personenauto's gestaag: van gemiddeld 500.000 nieuwe auto's naar minder dan 400.000 auto's per jaar. De gemiddelde leeftijd van het wagenpark stijgt de laatste jaren juist, met negatieve consequenties, onder meer voor de luchtkwaliteit



Bron: RDC

De CO₂-uitstoot is in de afgelopen jaren geen stabiele basis gebleken voor belastingheffing. De inkomsten zijn gedaald van ruim 3,5 miljard euro per jaar naar 1,5 miljard euro per jaar. Dit komt onder andere door:

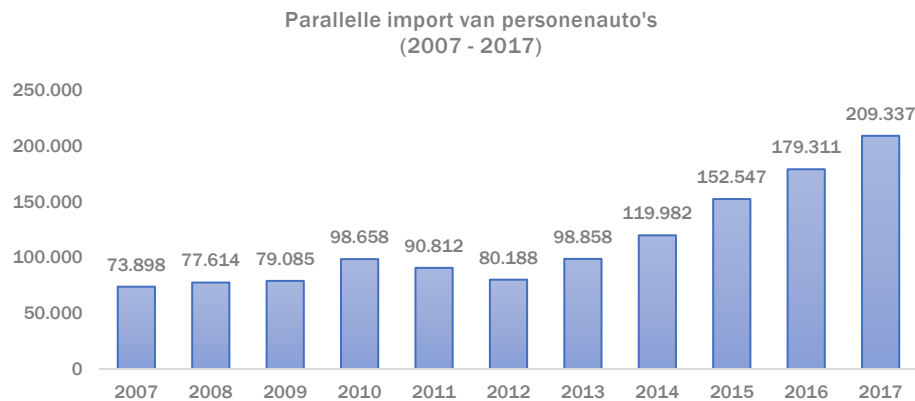
- De grondslagwijziging van cataloguswaarde naar CO₂ uitstoot
- Effecten van de economische crisis
- Vrij massale aanschaf van zuinige auto's



Bron: RDC

Op de lange termijn dalen de inkomsten naar verwachting nog verder. Steeds minder nieuw verkochte personenauto's zullen CO₂ uitstoten, en de auto's die nog wel CO₂ uitstoten zullen als gevolg van nieuwe technologische ontwikkelingen steeds minder CO₂ uitstoten. Terwijl de verkoop van nieuwe personenauto's al jaren daalt, groeit tegelijkertijd de markt van uit het buitenland geïmporteerde nieuwe en gebruikte personenauto's: de zogenaamde parallelle import.

Vorig jaar werden er zo'n 180.000 auto's op deze manier naar Nederland gehaald. Ook voor deze auto's moet bpm betaald worden, maar de bpm die aan de grens moet worden betaald is vaak lager dan voor een vergelijkbare auto die in het reguliere kanaal in Nederland wordt verkocht. Ook blijkt dat rondom het parallel importeren relatief veel fraude plaatsvindt; dit geeft veel uitdagingen voor de Belastingdienst, Douane en RDW.



Bron: RDC

Standpunt RAI Vereniging

RAI Vereniging is van mening dat de bpm sterk marktverstoring werkt, verjonging en verschooning van het wagenpark afremt en niet past binnen de gedachte van één Europese interne markt. Daarom pleit RAI Vereniging ervoor om op zo kort mogelijke termijn over te schakelen van het belastingen van de aanschaf van een nieuwe auto naar het belastingen van het gebruik van een auto. Het kabinet Rutte II is in 2017 reeds begonnen met een beperkte afbouw van de bpm. RAI Vereniging pleit ervoor dat deze afbouw van de bpm in de komende jaren wordt voortgezet.

Betalen voor gebruik, in plaats van betalen voor bezit

RAI Vereniging staat achter het principe 'de vervuiler betaalt' en ziet fiscaliteit als een effectieve manier om de maatschappelijke doelstelling van een schoner en zuiniger wagenpark te realiseren. De bpm werkt in deze context averechts. Hoeveel een auto uitstoot aan CO₂, stikstofoxide en fijnstof hangt voor het allergegrootste deel af van de mate van gebruik, de bpm belast slechts het bezit. Van enige ontmoediging van het gebruik is daardoor geen sprake.

Geen verhoging bpm in overgangperiode naar nieuwe testprocedure WLTP

In september 2017 is de nieuwe EU testprocedure WLTP ingevoerd, die leidt tot meer realistische testwaarden van de CO₂ uitstoot van een auto. Waarden die de uitstoot bij gebruik op de weg beter benaderen dan de huidige NEDC testcyclus. Hoewel de WLTP nog altijd een laboratoriumtest is, biedt deze testmethode meer inzicht in het te verwachten werkelijke verbruik en uitstoot. RAI Vereniging juicht implementatie van deze nieuwe test dan ook van harte toe.

Maar aan de overgang naar WLTP zit nog wel een aantal haken en ogen. Zo dreigen autokopers de dupe te worden van een tijdelijk hogere bpm, doordat de testwaarde van exact dezelfde auto die gedurende de overgangperiode van NEDC naar WLTP, waarin beide testmethoden gebruikt worden, kunnen verschillen door ingewikkelde terugrekeningen. Dit kan leiden tot een tijdelijke kopersstaking met dalende overheidsinkomsten en onzekerheden voor de gehele Nederlandse autobranche. Dit dreigende scenario ziet RAI Vereniging als hoogst onwenselijk en onnodig.

In een vroegtijdig stadium heeft Staatssecretaris Wiebes de Kamer (én de branche) toegezegd dat de overgang naar WLTP op budgetneutrale wijze zal plaatsvinden. Hierin is volgens RAI Vereniging niets anders te lezen dan een harde toezegging dat ook in de overgangperiode de bpm niet zal stijgen.

MEER INFORMATIE

RAI Vereniging

Wijnand de Geus	manager sectie Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens	w.d.geus@raivereniging.nl	06 51851769
Miranda Maasman	adviseur public affairs	m.maasman@raivereniging.nl	06 12975042

RAI Vereniging

RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

Bezoekadres

RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postadres

RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam

t 020 504 49 49
e info@raivereniging.nl
w www.raivereniging.nl