

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

625

Vragen van het lid **Stoffer** (SGP) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *de voorgenomen afschaffing van de BPM-vrijstelling voor bestelauto's* (ingezonden 17 juni 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Rij** (Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 7 november 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3312.

Vraag 1

Wat zijn de doelstellingen van de afschaffing van de BPM-vrijstelling (zoals genoemd in het coalitieakkoord) voor bestelauto's en kan het kabinet inzage geven in de verwachte verduurzaming van het wagenpark van bestelauto's door deze maatregel?

Antwoord 1

Zoals de Algemene Rekenkamer in haar onderzoek *Effecten van elektrische auto's en bestelauto's*¹ heeft aangegeven stoten bestelauto's, vergeleken met personenauto's, relatief veel CO₂, stikstofoxiden en fijnstof uit. Bestelauto's dragen hierdoor substantieel bij aan de totale emissie door het wegverkeer. Door de vrijstelling bestelauto ondernemer in de bpm ontbreekt voor de ondernemer een prikkel om bij aanschaf van een bestelauto een milieuvriendelijker alternatief te kiezen. Naast het ontbreken van de milieuprikkel levert de bpm-vrijstelling een aanzienlijke belastingderving op. Als beleidsinstrument gaat deze regeling dan ook met hoge kosten gepaard. Het Coalitieakkoord bevat een aantal maatregelen die bijdragen aan de gestelde klimaatdoelen van dit kabinet. Concreet stelt het kabinet voor om in de Wet BPM 1992 de vrijstelling voor een bestelauto van de ondernemer (ondernemersvrijstelling) met ingang van 1 januari 2025 af te schaffen en de grondslag voor bestelauto's om te zetten naar CO₂-uitstoot. Hiermee wordt de grondslag in de bpm voor bestelauto's gelijkgetrokken met die voor personenauto's. De maatregel zorgt ervoor dat ondernemers net als particulieren bpm gaan betalen. Het afschaffen van de ondernemersvrijstelling draagt dan ook bij aan de vereenvoudiging van de autobelastingen en leidt tot een budgettaire opbrengst. Tot slot is de verwachting dat de maatregel in 2030 leidt tot een CO₂-reductie van circa 0,7 Mton, bovenop de verwachtingen van de Klimaat-

¹ Kamerstuk 32 800, nr. 68

en Energieverkenning 2021. Hierdoor bedraagt in 2030 de totale CO₂-uitstoot van de bestelautomarkt in Nederland naar verwachting maximaal 2,9 Mton.

Vraag 2

Waar is de CO₂-opbrengst van 0,7 Mton precies op gebaseerd, welke aannames liggen daaraan ten grondslag?

Antwoord 2

De 0,7 Mton is het reductiedoel dat bij deze maatregel voor deze doelgroep in het coalitieakkoord is opgenomen. De CO₂-opbrengst van de maatregel zoals die in de vorige vraag is toegelicht en opgenomen in het Belastingplan 2023 is gebaseerd op een doorrekening. In de bijlage treft u het rapport van deze doorrekening aan en de daarbij gehanteerde aannames.

Vraag 3

Klopt het dat de cataloguswaarde van bestelauto's leidend wordt bij de vaststelling van de BPM, en niet de CO₂-uitstoot, zoals bij personenauto's het geval is en waarom is daarvoor gekozen?

Antwoord 3

De cataloguswaarde wordt niet leidend voor het vaststellen van de hoogte van BPM. Bij de uitwerking van de maatregel is gebleken dat de netto cataloguswaarde zeer moeilijk handhaafbaar is, doordat het geen authentiek gegeven is zoals bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot. Het risico op grote aantallen bezwaar- en beroepsprocedures is groot. De CO₂-uitstoot betreft wel een authentiek gegeven waarvan de kwaliteit wordt geborgd via de basisregistratie van de RDW. Het gebruik van de CO₂-uitstoot als grondslag sluit bovendien beter aan op de bpm-systematiek. Gelet hierop bevat het Belastingplan 2023 het voorstel om de bpm voor alle bestelauto's (van zowel particulier als ondernemer) te baseren op de CO₂-uitstoot.

Vraag 4

In hoeverre verwacht het kabinet een negatief effect van de maatregel, doordat de import van fossiele bestelauto's aantrekkelijker wordt en doordat de aankoop van fossiele, maar schonere bestelauto's ontmoedigd wordt?

Antwoord 4

De beëindiging van de vrijstelling voor ondernemers en de aanpassing van de grondslag naar CO₂ vormen een belangrijke prikkel om een emissievrije bestelauto aan te schaffen in plaats van een conventionele bestelauto. Uit de doorrekening van de maatregel blijkt dat de ingroei van nieuwverkochte emissievrije bestelauto's naar verwachting stijgt van 33% (zonder bpm-maatregel) naar 86% (met bpm-maatregel) in 2030. Dit komt doordat de zogenoemde total cost of ownership (TCO) als gevolg van het beëindigen van de vrijstelling, voor emissievrije bestelauto's ook snel lager wordt in vergelijking tot conventionele bestelauto's. Naar verwachting zal de TCO van emissievrije bestelauto's in 2030 over een gebruiksduur van 6 jaar circa € 12.000 lager zijn dan de TCO van conventionele bestelauto's. Verder wordt als gevolg van deze maatregel ook meer import van conventionele bestelauto's verwacht, maar het wagenpark wordt mede als gevolg van de invoering van de emissievrije zones in totaal wel een CO₂-reductie gerealiseerd van 0,7 Mton in 2030.

Zoals bij antwoord 2 aangegeven treft u het rapport van deze doorrekening aan in de bijlage. Daarin staat bovenstaande nog meer in detail toegelicht.

Vraag 5

De BPM is een belasting op personenauto's en motorrijwielen (luxe goederen), en niet op bedrijfskapitaal zoals bestelauto's. Wat is de juridische grondslag van het belasten van bestelauto's binnen de BPM?

Antwoord 5

De bpm is een belasting op de inschrijving van een voertuig in het Nederlandse kentekenregister. In artikel 1 van de wet BPM 1992 is vastgelegd dat ter zake van de inschrijving van een bestelauto bpm is verschuldigd.

Vraag 6

Welke alternatieven zijn overwogen om de doelen van het voorstel (CO₂-reductie en financiële opbrengst) te realiseren?

Antwoord 6

Het betreft een uitwerking van de afspraak uit het coalitieakkoord om de vrijstelling van de bpm op bestelauto's voor ondernemers af te schaffen. Zoals in antwoord 7 aangegeven is hierbij ook gekeken naar het alternatief van het bedrijfsleven.

Vraag 7

Is het kabinet bereid met het bedrijfsleven in gesprek te gaan om te komen tot werkbare alternatieven voor het voorstel?

Antwoord 7

We staan met elkaar voor een grote opgave om de CO₂-uitstoot richting 2030 verder te reduceren. Ik ben dan ook voortdurend met het bedrijfsleven in gesprek om vast te stellen hoe we deze opgave kunnen realiseren. Ik begrijp dat de afschaffing van de vrijstelling leidt tot kostenverhoging van een conventionele bestelauto en dit zwaar valt bij het bedrijfsleven. De sector kwam met een alternatief voorstel dat uitgebreid met ze is besproken. Zo zou in het voorstel van de sector de ingroei van emissievrije bestelauto's gestimuleerd kunnen worden met een verlenging van de aanschafsubsidie (SEBA) voor emissievrije bestelauto's na 1 januari 2025 in combinatie met het continueren van de vrijstelling/korting in de motorrijtuigenbelasting voor emissievrije bestelauto's en het verhogen van de dieselaccijns. Bij dit alternatief ontbreekt echter de budgettaire opbrengst die beoogd is met deze maatregel en worden de lasten voor alle gebruikers van diesel verhoogd. Bovendien, zodra gestopt wordt met de stimulering zal de ingroei terugzakken naar het basispad waarmee stimulering niet doelmatig te noemen is. Het alternatieve voorstel acht ik daarom onwenselijk.

De gesprekken met het bedrijfsleven hebben me gesterkt in het idee dat het beter is de maatregel op CO₂-uitstoot te baseren dan op cataloguswaarde. Verder geeft het afschaffen van de vrijstelling in de bpm voor bestelauto's, ondernemers een vereenvoudiging van de autobelastingen op. Dit zou niet worden bereikt met een nieuwe korting in de motorrijtuigenbelasting of met het doortrekken van de aanschafsubsidie (SEBA).

Tot slot werd in het wetsvoorstel voor het Belastingplan 2023 het mrb-tarief voor bestelauto's van ondernemers tweemaal verhoogd, om de lagere opbrengst van bpm-maatregel te dekken. Het kabinet is zich ervan bewust dat voornoemde dekkingsmaatregel zal resulteren in hogere lasten voor ondernemers die een bestelauto bezitten. Er is daarom gezocht naar een manier om de impact van deze mrb-maatregel te verminderen zonder afbreuk te doen aan de doelen die met de bpm-maatregel samenhangen (CO₂-reductie en de realisatie van een budgettaire opbrengst). Met reeds ingediende nota van wijziging² worden de voorgestelde mrb-tariefsverhogingen voor bestelauto's van ondernemers voor 2025 en 2026 van respectievelijk 15% en 6,96% geschrapt.

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/11/03/aanbiedingsbrief-notas-van-wijziging-op-pakket-belastingplan-2023>