

## Fact sheet BPM

### Stand van zaken

De BPM<sup>1</sup> is 42,3% van de catalogusprijs van een personenauto (Belastingplan 2008). Daarnaast kent de BPM diverse bonussen om de aanschaf van zuinige en schone auto's te stimuleren en diverse malussen en toeslagen (bijvoorbeeld slurptoelage en fijnstofax) om de aanschaf van vieze en onzuinige auto's te ontmoedigen. De opbrengst van de BPM is in 2007 3,4 miljard. De milieudifferentiatie heeft effect: samen met andere maatregelen (zoals het energielabel, bijtellingregeling etc.) zijn er 19.000 nieuwe zuinige auto's (auto's met een A- of B-label) extra verkocht dan zonder de financiële regeling het geval zou zijn. In 2020 levert de milieudifferentiatie gekoppeld aan de milieulabels een CO<sub>2</sub>-reductie van 0,1 tot 0,2 Mton.

In het Belastingplan 2008 is de vluchtheuvelvariant geïntroduceerd. In 5 stappen wordt 25% van de BPM afgebouwd en overgeheveld naar de MRB<sup>2</sup>. De eerste stap is gezet in 2008. Bij invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt de MRB omgezet in de kilometerprijs. Door geleidelijke verhoging van de MRB kan deze omzetting zonder grote schokken gebeuren.

Politiek lopen momenteel twee discussies:

1. Afbouw BPM: binnen de klankbordgroep Anders Betalen voor Mobiliteit wordt stevig gediscussieerd over de afbouw van de BPM. Diverse partijen (waaronder BOVAG/RAI, ANWB) zijn voorstander van het afschaffen van de BPM.
2. Grondslag BPM: in de motie Cramer (31205 en 31206, 2007-2008, nr 44) wordt voorgesteld de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot als grondslag voor milieudifferentiatie te nemen. Staatssecretaris De Jager heeft al enkele malen aangegeven dat hij in het Belastingplan 2009 een voorstel wil doen voor een milieugrondslag voor de gehele BPM.

### Voorstel Natuur en Milieu ten aanzien van de afbouw BPM

Natuur en Milieu is voor het behoud van een aanschafbelasting op auto's (maximaal 25% variabiliseren). De Nota Mobiliteit gaat eveneens uit van 25% afbouw (nu al geregeld met de vluchtheuvelvariant). Dit is voldoende om de doelen voor bereikbaarheid, luchtkwaliteit, klimaat en geluid te halen. De effecten van 100% afbouw van de BPM zijn nog steeds onduidelijk. Het enige dat we zeker weten is dat de modellen die dat moeten voorspellen onbetrouwbaarder zijn dan de meeste andere modellen. In onze ogen is het dan ook slimmer in eerste instantie te besluiten om 25% af te bouwen (immers daarmee worden de doelen al gehaald) en om later (2016) een evaluatiemoment in te bouwen en, op basis van gerealiseerde effecten, een besluit te nemen over eventuele verdere afbouw.

---

<sup>1</sup> BPM = Belasting op personenauto's en motorrijtuigen.

<sup>2</sup> MRB = Motorrijtuigenbelasting.

## Maatschappelijke discussie afbouw BPM

### 1. *Discussiepunt: afbouw van de BPM is voordeliger voor het milieu dan het (gedeeltelijk) instandhouden van de BPM.*

Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving concluderen in hun onderzoek naar de effecten van de omzetting van de BPM<sup>3</sup> in een kilometerprijs het volgende:

- Hoe meer de BPM gevariabiliseerd wordt, des te groter het milieuvoordeel. De kilometerprijs wordt hoger waardoor er minder wordt gereden.
- Hoe meer de BPM wordt gevariabiliseerd, des te groter de extra groei van het wagenpark (tot 6% in 2030). Bij 100% afbouw van de BPM daalt de prijs van auto's met gemiddeld 25%<sup>4</sup>, waardoor meer en duurdere, zwaardere en onzuiniger auto's worden verkocht.
- Het milieuvoordeel door minder kilometers is groter dan het effect van groei van het wagenpark (al geven de planbureaus zelf al aan dat die voordelen met de tijd minder worden).

### Mening Natuur en Milieu

De uitkomsten van de doorrekeningen zijn discutabel. Vanuit verschillende kanten hebben wetenschappers vraagtekens bij de rekenmodellen gezet (o.a. experts van de Commissie van wetenschappers van Anders Betalen voor Mobiliteit). Natuur en Milieu denkt dat de volume-effecten van de kilometerprijs worden overschat en de toename van het wagenpark onderschat, waardoor het totale effect van de afschaffing van de BPM juist nadelig voor het milieu is. Aan de hand van onderstaande voorbeelden maken wij dit duidelijk.

### Onderschatting afschaffing BPM op toename wagenpark

Auto's worden bij afschaf van de BPM allemaal zo'n 25% goedkoper. Het kilometertarief varieert straks naar uitstoot. Een oude Opel Kadet betaalt dan meer per kilometer dan een vergelijkbare nieuwe Opel Corsa. Echter het verschil in kilometerprijs tussen de nieuwe Opel Corsa en een grotere vervuilender nieuwe Opel Astra zal vrij klein zijn. Iemand in de showroom zal zich waarschijnlijk het meest laten leiden door de mogelijkheid een grotere (en dus onzuiniger) Opel Astra te kopen, omdat het verschil in kilometerprijs met de Opel Corsa verwaarloosbaar zal zijn. De aanschafprijs van de Opel Astra (zonder BPM € 17.000) is namelijk wel erg dicht in de buurt gekomen van de prijs van de oude Opel Corsa (met BPM € 16.500) die hij eerst kocht. In de modellen wordt volgens ons dit effect onderschat.

### Overschatting kilometerheffing op afname aantal kilometers

De volgende tabel geeft een overzicht van de kosten van de verschillende variaties van afschaffing van de BPM op de kilometerprijs in vergelijking tot de algemene kosten van autogebruik (voorbeeld Opel Astra benzine).

---

<sup>3</sup> Centraal Planbureau; Planbureau voor de Leefomgeving: Effecten van de omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, mei 2008.

<sup>4</sup> De BPM bedraagt 42,3% van de catalogusprijs (+ bonus/malus en toeslagen). Omgerekend betekent dit bij afschaffing van de BPM dat een auto circa 25% van de showroomprijs (= catalogus prijs + huidige BPM) goedkoper wordt.

Mate van variabilisatie BPM bovenop de MRB	Gemiddeld tarief <sup>5</sup> cent/km	Kilometerprijs per jaar bij 15.000 km	Kilometerprijs per maand bij 15.000 km	Kosten per maand voor verzekering, brandstof en onderhoud
25%	2,8	€ 420	€ 35	€ 255 <sup>6</sup>
75%	4,4	€ 660	€ 55	€ 255
100% + opcenten	5,6	€ 840	€ 70	€ 255

Het verschil tussen de kosten van kilometerprijs bij 25% variabilisatie en bij 100% variabilisatie is per maand € 35. Dit lijkt ons niet doorslaggevend voor het autoverbruik. De kosten van verzekering, brandstof en onderhoud liggen 3 tot 4 keer zo hoog als de kosten per maand voor de kilometerprijs. Natuur en Milieu denkt dan ook dat de impact van de kilometerprijs weliswaar positief is maar kleiner dan wordt ingeschat door het CPB.

Daarnaast leidt 100% afbouw tot negatieve welvaartseffecten. Het treft vooral de lagere inkomensgroepen en het recreatief verkeer. Dit kan leiden tot een politiek debat over de inkomenseffecten, dat als ongewenst effect kan hebben dat de kilometerprijs wordt aangepast. Hetgeen weer leidt tot een verdere afname van de volume-effecten van de kilometerprijs, waardoor de doelen uit de Nota Mobiliteit niet worden gehaald. Tegelijk worden er wel veel meer en milieuvriendelijker auto's verkocht.

2. *Discussiepunt: door het instandhouden van de BPM en de kilometerprijs betalen autobezitters dubbele belasting.*

Mening Natuur en Milieu: Alleen het gedeelte van de BPM dat wordt afgebouwd, komt terug in de kilometerprijs. Dit gebeurt (samen met de afbouw van de MRB) budgetneutraal. Dit betekent dus dat er geen dubbele belasting wordt betaald.

3. *Discussiepunt: door afschaffing van de BPM wordt voorkomen dat autobezitters dubbele belasting betalen*

Mening Natuur en Milieu: Als de BPM voor 100% wordt afgeschaft, betaalt de autobezitter die een auto koopt voor inwerkingtreding van Anders Betalen voor Mobiliteit, maximaal dubbele belasting. Over de auto die hij nu koopt, betaalt hij BPM. Na invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit is de BPM in de kilometerheffing opgenomen, zodat hij die nog een keer betaalt. Iemand met een oud autootje waarvan de BPM al is afgeschreven moet dan maximaal meebetalen voor de nieuwe auto's. De 'tweedehandsrijder' subsidieert feitelijk de 'nieuwkoper'.

### **Voorstel Natuur en Milieu grondslag BPM**

Natuur en Milieu stelt voor de grondslag van de BPM te veranderen. In plaats van de catalogusprijs stellen wij voor de grondslag te baseren op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en Nox- en fijnstofuitstoot van auto's. Politiek moet wel de afspraak zijn dat minimaal dezelfde vergroeningseffecten worden bereikt als met het huidige systeem. De volgende voorbeelden geven een idee van een mogelijk inrichting.

<sup>5</sup> CPB 2008.

<sup>6</sup> Dit bedrag (per maand) is opgebouwd uit: verzekering € 99, brandstof € 112 en reparaties, onderhoud en banden € 44. Bron: Top Tien Zuinige Auto's, ANWB, WNF en Stichting Natuur en Milieu (april 2008).

Auto	Cataloguswaarde	Gram CO <sub>2</sub> /km	CO <sub>2</sub> -belasting	Fijnstoftoeslag	Totale prijs
25% variabilisatie BPM					
Opel Corsa Diesel	€ 12.375	120	€ 3.107	€ 100	€ 15.582
Opel Astra Benzine	€ 17.000	160	€ 4.158	€ 0	€ 21.158
75% variabilisatie BPM					
Opel Corsa Diesel	€ 12.375	120	€ 1.507	€ 100	€ 13.982
Opel Astra Benzine	€ 17.000	160	€ 958	€ 0	€ 17.958

Met het voorstel wordt invulling gegeven aan de motie Cramer.

### Maatschappelijke discussie

1. *Discussiepunt: verschil tussen benzine en diesel kan op termijn verdwijnen omdat benzine- en dieselauto's bijna net zo schoon zijn.*

Mening Natuur en Milieu: onderzoek wijst uit dat de gezondheidsproblemen van fijnstof vooral te maken te hebben met de hoeveelheid deeltjes in plaats van de omvang van het gewicht. Tevens is de accijns voor diesel (€ 0,376 per liter, prijspeil 1 mei 2008) veel lager dan die van benzine (€ 0,689 per liter), waardoor er alsnog extra kilometers worden gemaakt. Dit doet de CO<sub>2</sub>-efficiency-winst van de diesel teniet. Door in de aanschafbelasting hoeveelheid uit te stoten deeltjes fijnstof en de NOx-emissie (komt vooral vrij bij diesels) ook te belasten, blijft het verschil tussen diesel en benzine bestaan.