

Verhoging MRB-tarief per 1 januari 2009

De afbouw van de BPM wordt net als in 2008 gefinancierd door een verhoging van het rijksdeel van de MRB. De stijging voor 2009 bedraagt 7,8%. Dit is inclusief een inflatiecorrectie van 1,7%.

Opmerking: dit geldt ook voor het MRB-tarief 'bestelauto particulier', omdat de BPM op bestelauto's voor particulieren ook afgebouwd wordt. Het MRB-tarief 'bestelauto ondernemer' kent geen verhoging ten gevolge van afbouw BPM.

Verlaging van MRB tarief zeer zuinige auto's per 1 april 2009

Het tarief MRB voor "zeer zuinige" auto's wordt nog verder verlaagd. Het halve tarief MRB wordt gereduceerd tot een kwarttarief. Met "zeer zuinige" auto's worden personenauto's bedoeld met een CO₂-uitstoot van maximaal 95 gram/km (diesel) of maximaal 110 gram/km (benzine)

Verlaging MRB-tarief voor aardgasauto's per 1 april 2009

Het kabinet wil het gebruik van aardgasauto's stimuleren. Het MRB-tarief voor aardgasauto's is nu gelijk aan dat van lpg-auto's met een G3-installatie. Het kabinet verlaagt het MRB-tarief voor aardgasauto's tot het niveau van benzineauto's. Voor een auto met een gewicht van 1300 kg scheelt dit circa € 60 per kwartaal.

Verhoging MRB-tarief motoren per 1 januari 2009

Het MRB-tarief voor motoren wordt verhoogd met eenzelfde percentage als voor personenauto's (7,8% inclusief inflatiecorrectie). Als reden hiervoor wordt opgegeven dat anders het houden van een motorrijwiel ten opzichte van andere voertuigen goedkoper zou worden.

BPM-differentiatie naar energielabel (bonus/malus)

In 2009 blijven de bonus/malus bedragen per energielabel ongewijzigd. Ook de berekeningsmethodiek voor de toekenning van het label per auto blijft gelijk aan de methode in 2008. In 2010 zullen de bonus/malus bedragen per energielabel worden afgeschaft.

Overzicht kortingen / toeslagen BPM	label:	A	B	C	D	E	F	G
Vanaf 1-2-2008 t/m 31-12-2009		-1.400	-700	0	+ 400	+ 800	+ 1.200	+ 1.600
	<i>hybride</i>	<i>-6.400</i>	<i>-3.200</i>	<i>0</i>	<i>+ 400</i>	<i>+ 800</i>	<i>+ 1.200</i>	<i>+ 1.600</i>

BPM-differentiatie naar CO₂-uitstoot (slurptax)

Voor "zeer onzuinige" auto's is in 2008 een CO₂-toeslag ingevoerd, ook wel 'slurptax' genoemd. In 2009 wordt deze toeslag aangescherpt. Het betreft auto's die een vastgestelde grenswaarde CO₂-uitstoot overschrijden. De toeslag wordt in 2009 verhoogd van € 110 naar €125 per gram CO₂-uitstoot boven deze grenswaarde. Verder worden de grenswaarden verlaagd, voor benzineauto's van 232 g/km naar 205 g/km en voor dieselauto's van 192 g/km naar 170 g/km. De ANWB geeft samen met het WNF top 10's uit van meest zuinige auto's per voertuigklasse. Geen van de modellen in onze top 10's valt onder de slurptax.

Opmerking: in een eerste versie van het belastingplan 2009 lagen de nieuwe grenzen op 212 g/km (benzine) en 176 g/km (diesel). Vanwege de budgettaire gevolgen van de noodzakelijke stopzetting van de fijnstofdifferentiatie (zie aldaar) en een nieuwe stimuleringsregeling "schone diesels" zijn de grenzen aangescherpt.

BPM-differentiatie naar fijnstof uitstoot voor dieselpersonenauto's (roettax) – wordt per 1-1-2009 beëindigd

Voor dieselpersonenauto's was er sinds 1-4-2008 een BPM-differentiatie naar uitstoot van fijnstof. Een dieselauto met een fijnstof uitstoot van 0 mg/km kreeg een BPM-korting van € 900. Met elke mg/km meer nam de korting met € 200 af. Bij een fijn stof uitstoot van 5 mg/km sloeg de korting om in een toeslag van € 100. De toeslag voor vervuilende diesels kon oplopen tot € 4.100 of in extreme gevallen € 11.100. In principe zou deze

fijnstofdifferentiatie ook in 2009 blijven bestaan. Echter op 14 oktober 2008 heeft het gerechtshof geoordeeld dat de fijnstofdifferentiatie strijdig is met Europees recht en (per 11 november 2008) moet worden beëindigd. Het Ministerie heeft nu besloten dat niet zal worden teruggekomen op kortingen op de BPM die, op in 2008 verkochte diesels, door de fijnstofdifferentiatie zijn verleend. Indien de toepassing van de fijnstofdifferentiatie in 2008 heeft geleid tot een verhoging van de BPM, zal deze verhoging worden terugbetaald aan de (kenteken) houder van de dieselauto. Deze terugbetaling zal plaatsvinden op initiatief van de Belastingdienst zonder dat daarvoor een actie van vorengenoemde kentekenhouder noodzakelijk is. Het is op dit moment niet bekend of het BPM bedrag op het kenteken en in het voertuigregister van de RDW zal worden aangepast.

Het Ministerie heeft voorgesteld de fijnstofdifferentiatie per 1-1-2009 te laten vervallen. Voor auto's die nog in 2008 verkocht worden blijft de huidige wetgeving van toepassing met dien verstande dat het Ministerie voornemens is wel de kortingen op de BPM te zullen toepassen maar niet de uit de differentiatie voortvloeiende verhogingen. Om kopers en fabrikanten van dieselauto's te blijven stimuleren een schone diesel te kiezen/aan te bieden komt er per 1.1.2009 een nieuwe stimuleringsregeling in de BPM voor "schone" dieselauto's. Voor diesels die minder dan 5 mg/km fijnstof uitstoten is er in 2009 € 600 korting op de BPM. In 2010 zal deze korting € 300 bedragen. Vanaf 1-1-2011 is een maximale fijnstof uitstoot van 5 mg/km wettelijk verplicht voor nieuw te verkopen dieselpersonenauto's en dus vervalt dan de stimulering.

Stimuleringsregeling in de BPM voor "schone" dieselauto's per 1-1-2009

De fijnstofdifferentiatie in de BPM wordt per 1-1-2009 beëindigd (zie boven). Ter vervanging komt er – vanaf 1-1-2009 t/m 31-12-2009 - een BPM korting van 600 euro voor dieselpersonenauto's met een fijnstof uitstoot van minder dan 5 mg/km. Vanaf 1-1-2010 t/m 31-12-2010 zal deze korting 300 euro bedragen. Vanaf 1-1-2011 is een fijnstof uitstoot van minder dan 5 mg/km voor nieuwe dieselpersonenauto's verplicht. Hiermee vervalt de stimulering.

BPM vrijstelling voor zeer zuinige auto's per 1-1-2009

In 2009 worden "zeer zuinige" auto's vrijgesteld van BPM. Als "zeer zuinig" worden aangemerkt benzineauto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 110 gram/km en dieselauto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 95 gram/km.

Afbouw BPM (2009)

In het kader van de invoering van de kilometerbeprijzing wordt de BPM gefaseerd afgebouwd onder gelijktijdige verhoging van de motorrijtuigenbelasting (MRB). In 2008 is hier een start mee gemaakt en tot en met 2012 zal dit plaatsvinden in jaarlijkse stappen van 5%. Vanaf 2013 zal de afbouw in zes jaarlijkse stappen van telkens 12,5% plaatsvinden totdat de BPM uiteindelijk in 2018 volledig zal zijn afgeschaft.

In 2009 wordt het basis BPM-bedrag (dus los van de differentiatie naar energielabel, CO₂ en fijnstof) 40% van de netto catalogusprijs (was 42,3%) minus een brandstofkorting van € 1.288 voor benzineauto's (was € 1.442) of een brandstoftoeslag van € 366 voor dieselauto's (was € 307).

Opmerking: in een eerste versie van het belastingplan 2009 lag de brandstofkorting voor benzine op € 1.364 en de toeslag voor diesel op € 290. Vanwege de budgettaire gevolgen van de noodzakelijke stopzetting van de fijnstofdifferentiatie (zie aldaar) en een nieuwe stimuleringsregeling "schone diesels" zijn deze bedragen verhoogd met € 76 tot een korting van € 1.288 (benzine) en een toeslag van € 366 (diesel).

Bovenstaande wijzigingen leveren de volgende BPM tarieven voor 2009 op:

Absolute CO ₂ -uitstoot in g/km	Tarieven BPM 2009:	
Diesel ≤ 95 g/km Benzine ≤ 110 g/km	Vrijstelling	
Diesel > 95 g/km Benzine > 110 g/km	Bonus/malusregeling energielabel	40,0% van netto catalogusprijs met benzinekorting van € 1.288 en dieseltoeslag van € 366
Diesel ≥ 170 g/km Benzine ≥ 205 g/km	Bonus/malus energielabel en CO ₂ -toeslag van € 125 per g/km boven uitstoot grenswaarde	BPM korting van € 600 voor dieselpersonenauto's met fijnstof uitstoot van minder dan 5 mg/km

Toelichting

De CO₂-toeslag, de fijnstofdifferentiatie (die in 2009 wordt vervangen door een BPM korting voor "schone" diesels) en de bonus/malus bedragen van het energielabel maken deel uit van de wet BPM. Hiermee vormen de toeslag/korting bedragen dus een onderdeel van het BPM bedrag. Dit betekent dat deze bedragen ook in aanmerking worden genomen bij de berekening van een eventuele teruggaaf bij **export**.

De CO₂-toeslag geldt niet voor auto's die voor het eerst tot de weg zijn toegelaten, waar ook ter wereld, vóór 1 februari 2008. Bij **import** na 1 februari 2008 wordt dus alleen een CO₂-toeslag berekend over auto's met eerste toelating na die datum. Datzelfde geldt voor de fijnstofdifferentiatie, maar dan is de datum 1 april 2008 (t/m 31-12-2008) en voor de bonus/malus van de energielabels sinds 1-7-2006 (alleen voor auto's met eerste ingebruikname van na 1-7-2006). Over deze toeslagen is bij import de normale vermindering (BPM afschrijvingstabel van toepassing).

Voor de CO₂-gegevens en de bepaling van het energielabel wordt aangesloten bij de CO₂-gegevens vermeld op de Europese typegoedkeuring (ETG). Auto's zonder ETG of auto's die niet tot een goedgekeurd type kunnen worden herleid worden automatisch in het G-label geplaatst. Hiervan kan worden afgeweken indien de belastingplichtige er bij de aangifte voor kiest om het energielabel aan de hand van het brandstofverbruiksboekje te bepalen. Indien de desbetreffende personenauto voorkomt in het brandstofverbruikboekje, geldt het daar opgenomen label en bijbehorende CO₂ uitstoot voor bepaling van de eventuele CO₂ toeslag. Indien de desbetreffende personenauto daarin niet voorkomt, wordt het label en de uitstoot van de daarmee best vergelijkbare - in termen van brandstofsoort, energieverbruik en lengte en breedte - personenauto genomen. Vervolgens wordt aan het vastgestelde label het tarief (bonus/malus) gekoppeld dat geldt op moment van de tenaamstelling in Nederland. Dus bij import van een gebruikte auto geldt het originele label (bouwjaar van de auto) met de actuele bonus/malus bedragen (datum van import).

Ook voor de fijnstofgegevens wordt aangesloten bij de gegevens op het ETG. Wanneer de dieselauto niet tot een ETG kan worden herleid, kan de belastingplichtige een fijnstoffest bij TNO laten doen (op eigen kosten). Als in het geheel geen fijnstofuitstoot bekend is zal deze forfaitair worden gesteld op de maximale uitstoot voor de betreffende groep (meestal 25 mg/km).

Afbouw BPM (2010 en verder) en wijziging BPM-grondslag van catalogusprijs naar CO₂-uitstoot

Vanaf 2010 is het de bedoeling dat de BPM geleidelijk wordt omgezet naar een heffing volledig gebaseerd op CO₂-uitstoot. Een BPM op CO₂-basis sluit beter aan bij de gedachte 'de vervuiler betaalt'.

Per 1 januari 2010 wordt naast de catalogusprijs een CO₂-emissiegrondslag in de BPM ingevoerd, hiermee vervalt tegelijkertijd de bonus/malusregeling en de CO₂-toeslag. In de daarop volgende jaren zal stapsgewijs de grondslag catalogusprijs worden afgebouwd en de grondslag CO₂ toenemen. Vanaf 2013 wordt er alleen nog geheven op CO₂-basis.

Er wordt een progressief tarief voor de BPM geïntroduceerd, gebaseerd op de absolute CO₂-uitstoot van een personenauto. De BPM differentiatie via bonus/malus van het energielabel werkte juist op basis van een relatieve CO₂-uitstoot (gewogen t.o.v. het gemiddelde van de voertuigklasse). De BPM gebaseerd op de absolute CO₂-uitstoot, kent een stelsel met drie schijven met een vrijstelling voor zeer zuinige auto's. Zie tabel:

Tarieven BPM 2010 - 2013	2010	2011	2012	2013
basispercentage BPM van catalogusprijs	27,4%	19,0%	11,1%	0,0%
benzinekorting	- € 1.288	-€ 824	- € 450	0
dieseltoeslag	€ 1.076	€ 1.526	€ 1.900	€ 2.400
BPM korting diesels met fijnstof uitstoot < 5 mg/km	- € 300	0	0	0
Benzine, tarief op basis van CO₂ -uitstoot				
Vrijstelling CO ₂ -grens ≤110 g/km				
Bonus CO ₂ -grens 111 t/m 120 g/km	500	500		
Tarief eerste schijf euro per g/km (CO ₂ -grens 111 t/m 180 g/km)	35	52	71	95
Tarief tweede schijf euro per g/km (CO ₂ -grens 181 t/m 270 g/km)	120	173	213	286
Tarief derde schijf euro per g/km (CO ₂ -grens >270 g/km)	278	403	497	667

Diesel, tarief op basis van CO₂-uitstoot				
Vrijstelling CO ₂ -grens ≤ 95 g/km				
Bonus CO ₂ -grens 96 t/m 104 g/km	500	500		
Tarief eerste schijf euro per g/km (CO ₂ -grens 96 t/m 155 g/km)	35	52	71	95
Tarief tweede schijf euro per g/km (CO ₂ -grens 156 t/m 232 g/km)	120	173	213	286
Tarief derde schijf euro per g/km (CO ₂ -grens >232 g/km)	278	403	497	667

Opmerking: in een eerste versie van het belastingplan 2009 lagen de tarieven in de tweede schijf voor 2010 en 2011 op respectievelijk 106 en 156 euro en in de derde schijf op 246 en 363 euro. Vanwege de budgettaire gevolgen van de noodzakelijke stopzetting van de fijnstofdifferentiatie en een nieuwe stimuleringsregeling "schone diesels" zijn deze bedragen verhoogd naar 120 (2^e schijf 2010) en 173 euro (2^e schijf 2011) en 278 (3^e schijf 2010) en 403 euro (3^e schijf 2011).

Toelichting

Voor een personenauto (rijdend op benzine) met een CO₂-uitstoot van 130 g/km bedraagt de BPM in 2013 dus een bedrag van $(130 - 110) \times \text{€ } 95 = \text{€ } 1900$.

De BPM op basis van absolute CO₂-uitstoot gaat alleen gelden voor personenauto's. Voor bestelauto's en motoren wordt vooralsnog de catalogusprijs als grondslag gecontinueerd. Op dit moment zijn er voor deze categorieën namelijk geen goede CO₂-gegevens beschikbaar. Ook voor kampeerauto's blijft de catalogusprijs gelden. Er is immers nog geen reële mogelijkheid om te kiezen voor een kampeerauto met een lage CO₂-uitstoot.

Bij bestelauto's vindt wel afbouw van BPM plaats volgens onderstaande tabel:

Tarieven BPM 2010 – 2013 voor bestelauto's	2010	2011	2012	2013
basispercentage BPM van catalogusprijs	37,7%	35,4%	33,1%	27,0%
benzinekorting	- € 1.283	- € 1.204	- € 1.125	- € 920
dieseltoeslag	€ 273	€ 256	€ 239	€ 196

Extra categorie met lagere bijtelling zuinige auto's van de zaak per 1 januari 2009

Sinds jaar en dag geldt er voor het privégebruik van een auto van de zaak een bijtelling bij het belastbaar inkomen. Reden hiervoor is dat dit privé voordeel wordt gezien als een vorm van uitgekeerd loon. De auto van de zaak is een door de werkgever ter beschikking gestelde auto. Het maakt hierbij niet uit of de werkgever de auto geleased heeft of zelf gekocht. Als de werknemer de auto zelf koopt maar alle autokosten (onderhoud, brandstof, verzekering, financieringslasten etc.) door de werkgever worden vergoed, is er ook sprake van een door de werkgever ter beschikking gestelde auto.

De grondslag voor de bijtelling is de cataloguswaarde van de auto van de zaak. Dit is de nieuwprijs van de auto inclusief bpm en btw. Ook voor bestelauto's die te naam zijn gesteld vanaf 1 juli 2005 geldt de nieuwprijs inclusief bpm en btw. Uitsluitend voor bestelauto's die vóór 1 juli 2005 tenaamgesteld zijn geldt de nieuwprijs inclusief btw en exclusief bpm.

Bijtelling is verschuldigd als met de zakelijke auto meer dan 500 km privé wordt gereden. Voor "zeer zuinige" auto's van de zaak geldt sinds 2008 een fiscale bijtelling van 14% van de cataloguswaarde van de auto in plaats van de 25% die voor de overige auto's geldt. Omdat de stap naar een zeer zuinige auto vrij groot is, wordt per 2009 een extra categorie geïntroduceerd. Voor deze extra categorie van zeg maar zuinige auto's, is een bijtelling verschuldigd van 20%. De grenzen van de nieuwe categorie "zuinige auto's" liggen bij een CO₂-uitstoot tussen de 111 en 140 g/km voor auto's op benzine en een CO₂-uitstoot tussen de 96 en 116 g/km voor diesels.

De ingangsdatum van de extra categorie is 1 januari 2009.

Bijtelling auto van de zaak	
<i>Benzine auto</i>	<i>Bijtelling in % vd cataloguswaarde</i>
CO ₂ -uitstoot ≤ 110 g/km	14%
CO ₂ -uitstoot tussen 111 t/m 140 g/km	20%
CO ₂ -uitstoot > 140 g/km	25%
<i>Diesel auto</i>	
CO ₂ -uitstoot ≤ 95 g/km	14%
CO ₂ -uitstoot tussen 96 t/m 116 g/km	20%
CO ₂ -uitstoot > 116 g/km	25%

© ANWB december 2008