

BPM OP BESTELAUTO'S VANAF 2025



Amsterdam, 22 april 2024, 3^e editie

Beëindigen vrijstelling BPM bestelauto's ondernemers

Op dit moment genieten ondernemers een vrijstelling van betaling van BPM op bestelauto's. Om in aanmerking te komen voor de ondernemersvrijstelling van BPM afdracht op bestelauto's moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Zo moet degene op wiens naam het kenteken is gesteld een ondernemer zijn die de bestelauto meer dan bijkomstig bezigt in het kader van zijn onderneming. Daarnaast dient het voertuig als zodanig te kwalificeren als bestelauto, hetgeen het geval is wanneer aan de fiscale inrichtingseisen wordt voldaan.¹ Als de auto niet aan de fiscale inrichtingseisen voldoet dan wordt hij gezien als personenauto.

Deze vrijstellingsregeling wordt met ingang van 1 januari 2025 afgeschaft. Verder wordt de grondslag voor de BPM bepaling op bestelauto's omgezet van de cataloguswaarde (37,7% inclusief forfait) naar de CO₂-uitstoot van de betreffende bestelauto. Voor de kentekeninschrijving van bestelauto's is daarmee voortaan een BPM bedrag verschuldigd afhankelijk van de CO₂-uitstoot.

Definitie bestelauto

Motorvoertuig, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de wettelijke Toegestane Maximum Massa (TMM) niet meer bedraagt dan 3.500 kg.²

CO₂ uitstoot als nieuwe grondslag voor de BPM bepaling

In de voorbereiding van de invoering van de maatregel is het ministerie van Financiën tot de conclusie gekomen dat de netto catalogusprijs als grondslag voor de BPM-bepaling tot uitvoeringsproblemen kan leiden. De netto catalogusprijs is namelijk geen 'authentiek gegeven', d.w.z. een objectief gegeven dat ergens is vastgelegd. De netto catalogusprijs kan van iedere bestelwagen verschillend zijn en moet dus per geval beoordeeld worden. Met name bij de import van gebruikte bestelwagens, die eventueel ook nog na aflevering af-fabriek zijn omgebouwd, kan deze exacte bepaling van de catalogusprijs moeilijk worden. Het ministerie van Financiën verwacht hierdoor meer foutieve aangiften en hecht er aan zoveel mogelijk aan te sluiten bij de systematiek die ook voor personenauto's wordt toegepast.

Om deze reden hebben het ministerie van Financiën en de Belastingdienst besloten om de grondslag voor de bepaling van de BPM voor lichte bedrijfswagens te veranderen van de netto cataloguswaarde in de CO₂ uitstoot van het voertuig. Het idee hierachter is dat deze kenmerken beter vastgelegd zijn in de CvO van het voertuig. Het CvO (Certificaat van Overeenstemming) is een document wat wordt uitgegeven voor auto's met een Europese Typegoedkeuring (ETG). Het

¹ Een overzicht van de fiscale inrichtingseisen voor een bestelauto is te vinden op de site van de Belastingdienst, zie: [Eisen motorrijtuigenbelasting aan ombouw en inrichting bestelauto \(belastingdienst.nl\)](#). Voor informatie over de ondernemersvrijstelling, zie: [Ondernemersregeling bpm voor bestelauto's \(belastingdienst.nl\)](#)

² Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), artikel 1 en wet op de BPM, artikel 3.3 [wetten.nl - Regeling - Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 - BWBR0005806 \(overheid.nl\)](#)

toont aan dat het voertuig voldoet aan de eisen die de EU stelt aan auto's en dat de auto geregistreerd mag worden. Op het certificaat voor een compleet voertuig staan alle technische gegevens van een specifieke auto. De belangrijkste gegevens in dit kader zijn het Europese typegoedkeuringsnummer en de CO₂ uitstoot. Iedere complete bestelauto af-fabriek heeft dus een eigen certificaat en het CvO wordt op basis van het chassisnummer afgegeven. Voor bestelauto's waarvan geen CO₂ uitstoot af-fabriek bekend is of voor eerste inschrijving nog worden aangepast, zijn een aantal procedures ontwikkeld waarmee de CO₂ uitstoot van de bestelauto kan worden berekend. Deze procedures worden voor zover bekend in deze notitie verder toegelicht.

De ETG en/of het CvO zijn de standaard bronnen voor de bepaling van de CO₂ uitstoot en de hoogte van de af te dragen BPM bij complete voertuigen af-fabriek. Als deze documenten om wat voor reden dan ook niet voorhanden zijn dan kan met een van de volgende documenten de CO₂-uitstoot worden aangetoond. Hierbij moeten aldus het Ministerie de volgende documenten worden toegepast in de aangegeven volgorde:

1. De Europese typegoedkeuring (ETG) of het Certificaat van Overeenstemming (CvO) van de auto.
2. Als er geen ETG of CvO is: de individuele goedkeuring voor de auto door de RDW. Bij de keuring moet het emissiecertificaat en/of het bijbehorende testrapport worden overlegd.
3. Als er geen ETG, CvO of individuele goedkeuring is: het testrapport van een individuele keuring van de auto door bijvoorbeeld TNO.
4. Als er geen ETG, CvO, individuele goedkeuring of testrapport is: een goedkeuring waarin de CO₂-uitstoot is vastgelegd. De uitstoot moet dan zijn gemeten volgens de reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE101-00) of een gelijkwaardig internationaal reglement.
5. Indien er geen CO₂-uitstoot bekend is wordt de CO₂-uitstoot voor fossiele bestelauto's vastgesteld op forfaitaire CO₂-waarde.

Forfaitaire waarde

Voor bestelwagens waarvoor om welke reden dan ook geen CO₂ uitstoot kan of hoeft te worden bepaald wordt een forfaitaire CO₂ waarde ingevoerd die kan worden gehanteerd. In het Belastingplan 2023 is de forfaitaire waarde vanaf 2025 gesteld op 395 gram CO₂ per kilometer voor diesel bestelauto's. Het ministerie van Financiën heeft echter aangegeven deze waarde nog te bekijken. Hierover is RAI Vereniging nog in gesprek met het ministerie van Financiën.

Tarief 2025

Het BPM tarief voor bestelwagens bedraagt in 2025 € 66,91 per gram CO₂. Dit bedrag is overigens prijspeil 2023, het uiteindelijke bedrag moet nog voor inflatie gecorrigeerd worden in 2024 en 2025. Er is geen vaste voet in de BPM voor bestelwagens, dus voor nul-emissie bestelwagens is geen BPM verschuldigd.

Verschuiving belastingplicht van tenaamstelling naar inschrijver

Los van de vraag of de ondernemer gebruik kan maken van de ondernemersvrijstelling wordt op dit moment de BPM voor bestelauto's geheven van degene op wiens naam de bestelauto wordt of is gesteld in het kentekenregister ("tenaamstelling"). De belastingplicht wordt per 1 januari 2025 verschoven van de tenaamgestelde naar de inschrijver van de bestelauto in het kentekenregister ("eerste registratie"). Over het algemeen zal dit de importeur van de bestelwagen zijn, maar het kan ook de carrosseriebouwer of een dealer zijn.³ De inschrijver is verantwoordelijk voor de bepaling van het juiste BPM bedrag en de betaling. Hierop komen we later in deze mededeling nog terug.

³ De belastingplicht voor de tenaamgestelde blijft alleen van toepassing voor bestelauto's die voor een bepaald doel zijn ingericht, zoals voor gehandicaptenvervoer. Men kan voorkomen dat men bij dergelijke bestelauto's met voorfinanciering van BPM te maken krijgt door gebruik te maken van de verrekenmogelijkheid in de Wet BPM 1992. De importeur of dealer van de bestelauto kan op basis van de inrichting onderscheid maken of deze als inschrijver van die bestelauto in het kentekenregister wel of niet de belastingplichtige is.

Als een individueel goedgekeurd voertuig wordt opgenomen in de handelsvoorraad van een importeur, dealer of carrossiebouwer dan is toch BPM verschuldigd aangezien het bedrijf dat het voertuig heeft ingeschreven in het kentekenregister de belastingplichtige is.

Eén vaststellingsmoment

Er is slechts één vaststellingsmoment voor de hoogte van de af te dragen BPM op een bestelauto, namelijk de inschrijving in het kentekenregister. Wijzigingen aan of in de bestelwagen die na dit moment plaatsvinden hebben geen invloed op de af te dragen BPM.

Als een voertuig na aflevering wordt aangepast waardoor de CO₂ waarde verandert, dan registreert de RDW beide waarden in haar systemen. Zowel de oorspronkelijke CO₂ uitstootwaarde van de eerste inschrijving en de nieuwe CO₂ uitstootwaarde na de aanpassing blijven geregistreerd. Op deze manier kan de Belastingdienst controleren of de BPM opgave correct is geweest.

Voor gebruikte bestelauto's die uit het buitenland worden geïmporteerd geldt als bepalingsmoment voor de hoogte van de af te dragen BPM de datum van eerste toelating van het voertuig in het buitenland.

Definitie 'nieuw' en 'gebruikt'

Voor een 'nieuw' voertuig hanteert de Belastingdienst het criterium dat er minder dan 1.000 km mee gereden is. Voertuigen waarmee meer dan 3.000 km is gereden worden in ieder geval als 'gebruikt' voertuig geclassificeerd. Voertuigen met een kilometrage tussen de 1.000 en 3.000 km kunnen aanleiding tot discussie vormen met de Belastingdienst.

Aanpassing afschrijvingstermijn gebruikte bestelauto's

Bij de berekening van de verschuldigde BPM voor gebruikte bestelauto's, die niet op naam worden gesteld van ondernemers die van BPM zijn vrijgesteld, wordt een vermindering toegepast. De vermindering is afhankelijk van de tijdspanne tussen de eerste ingebruikname en het moment dat de BPM verschuldigd wordt. Voor een bestelauto bedraagt die vermindering op dit moment 100% indien die tijdspanne 5 jaar of meer bedraagt.

Door het vervallen van de ondernemersvrijstelling kan er een ongelijk speelveld ontstaan tussen voertuigen waarvan de eerste toelating in Nederland heeft plaatsgevonden en geïmporteerde bestelauto's. Om dit te voorkomen wordt met ingang van 1 januari 2025 de afschrijvingstermijn voor bestelauto's van 5 jaar verlengd naar 25 jaar. Deze afschrijvingstermijn geldt zowel voor aanschaf door ondernemers als door particulieren.

Bij de import van gebruikte bestelauto's uit het buitenland na 1 januari 2025 geldt de oorspronkelijke afschrijvingstermijn van 5 jaar voor de bepaling van de af te dragen BPM indien de DET van de bestelwagen voor 1 januari 2025 ligt.

Overgangsbepalingen

Ondernemers kunnen tot en met 31 december 2024 gebruikmaken van de vrijstellingsregeling voor ondernemers voor een bestelauto en daar ook ongewijzigd gebruik van blijven maken als wordt voldaan aan de voorwaarden en beperkingen die aan de vrijstelling zijn verbonden. Als de bestelauto binnen de afschrijvingsperiode van vijf jaar wordt verkocht aan een ondernemer dan mag er gebruik worden gemaakt van de ondernemersvrijstelling ("doorschuifregeling"). Als de bestelauto gedurende de afschrijvingsperiode wordt verkocht aan een particulier dan dient de rest-BPM te worden berekend en afgedragen door degene die van de ondernemersregeling heeft gebruikgemaakt (de verkopende partij).



VERENIGING

Verder regelen de overgangsbepalingen dat een ondernemer die een gebruikte bestelauto importeert, met een DET van voor 1 januari 2025 en die aan de fiscale inrichtingseisen voldoet, de ondernemersvrijstelling kan toepassen. Daarmee wordt voorkomen dat een geïmporteerde bestelauto zwaarder wordt belast dan een vergelijkbare binnenlandse bestelauto.

Geen overgangstermijn van 2 maanden

Er is geen sprake van een twee maanden overgangstermijn voor de afschaffing van ondernemersvrijstelling op 1 januari 2025. Art 16.a in de wet BPM is van toepassing op tariefswijzigingen in de BPM. De afschaffing van de ondernemersvrijstelling is echter geen tariefswijziging, waardoor artikel 16.a niet van toepassing is. De bepalingen waaronder ook in 2025 nog gebruik kan worden gemaakt het doorschuiven van de ondernemersvrijstelling zijn vastgelegd in art. 13 van de wet BPM. Schaft een particulier een bestelwagen aan dan is er wel sprake van een overgangsregeling conform artikel 16a van de wet BPM.

Voorbeeld:

Is de bestelwagen tenaamgesteld op naam van de dealer vóór 1-1-2025 en komt de dealer in aanmerking voor de ondernemersvrijstelling dan geldt ook na 1-1-2025 dat nog steeds gebruik gemaakt kan worden van de ondernemersvrijstellingsregeling BPM. Ook bij verkoop van het voertuig aan een andere ondernemer na 2024 kan dan de nieuwe ondernemer hier nog gebruik van maken. Voor de ondernemersvrijstelling bij verkoop dient dan gebruik gemaakt te worden van de zogenaamde “doorschuifregeling”.

Wat is de doorschuifregeling? Heeft de verkoper (in dit geval dus de dealer) geen BPM betaald voor de bestelauto, en hoeft de koper ook geen bpm te betalen? Dan kunnen zij gebruik maken van de doorschuifregeling. De koper neemt met deze regeling de plaats in van de verkoper voor de vrijstelling van bpm. Daarmee hoeft de verkoper geen aangifte bpm te doen en geen (deel van de) BPM te betalen

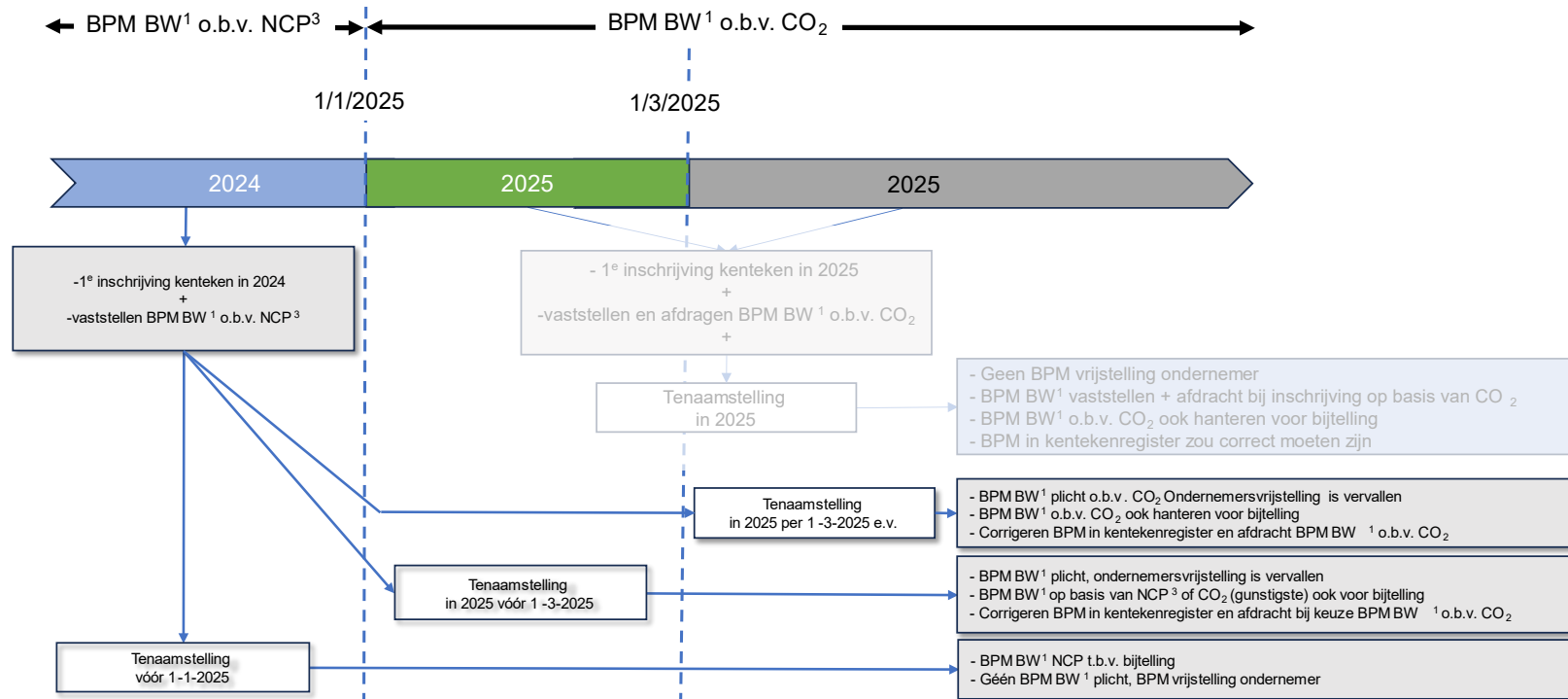
Een ondernemer die een gebruikte bestelwagen uit het buitenland importeert met een DET van voor 2025 kan de ondernemersvrijstelling toepassen indien deze aan de voorwaarden van de vrijstelling voldoet zoals die geldt per 31 december 2024.

BPM scenario's

In de nu volgende overzichten worden als voorbeeld een aantal scenario's geschetst waarin de BPM moet worden bepaald. Het gaat om:

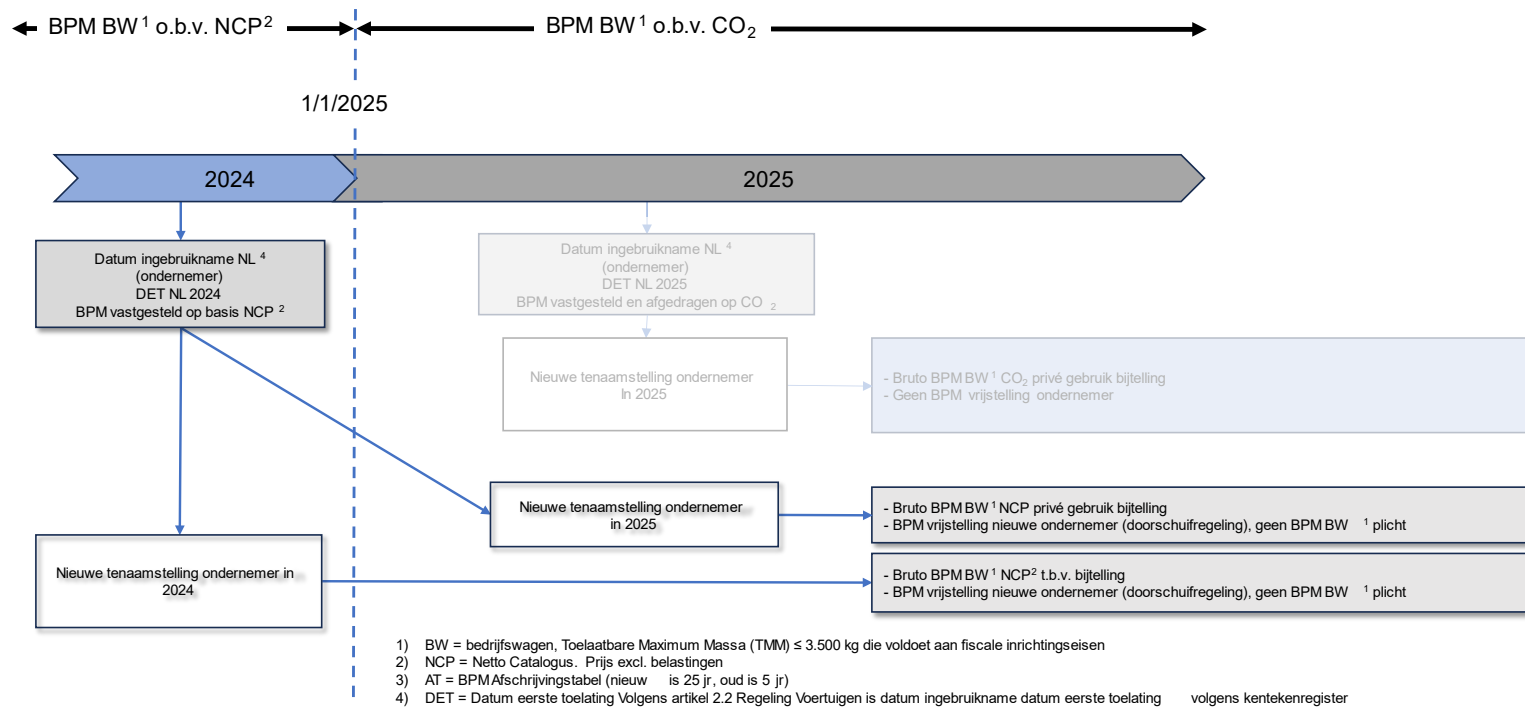
1. BPM bepaling voor een nieuwe bestelauto bij eerste inschrijving in het kentekenregister
2. BPM bepaling voor een in Nederland geregistreerde gebruikte bestelauto die door een ondernemer gekocht wordt van een ondernemer
3. BPM bepaling bij import van een gebruikte bestelauto uit het buitenland bij inschrijving in het kentekenregister in Nederland
4. BPM bepaling in het geval van het verlagen van de wettelijke Toegestane Maximale Massa (HD rijklaar gewicht > 2.585 kg)
5. BPM bepaling voor een nieuwe bestelauto ingeschreven die gekocht wordt door een particulier.
6. BPM bepaling bij de import van een gebruikte bestelauto die gekocht wordt door een particulier
7. BPM bepaling bij de aanschaf van een in Nederland geregistreerde bestelauto die gekocht wordt door een particulier van een onderneming
8. BPM bepaling bij de aanschaf van een in NL geregistreerde bestelauto die gekocht wordt door een particulier van een particulier

1. BPM bepaling voor een nieuwe bestelauto bij eerste inschrijving in het kentekenregister



- 1) BW = bedrijfswagen, TMM² ≤ 3.500 kg die voldoet aan fiscale inrichtingseisen
- 2) TTM = Toegestane Maximum Massa
- 3) NCP = Netto Catalogus Prijs excl. belastingen

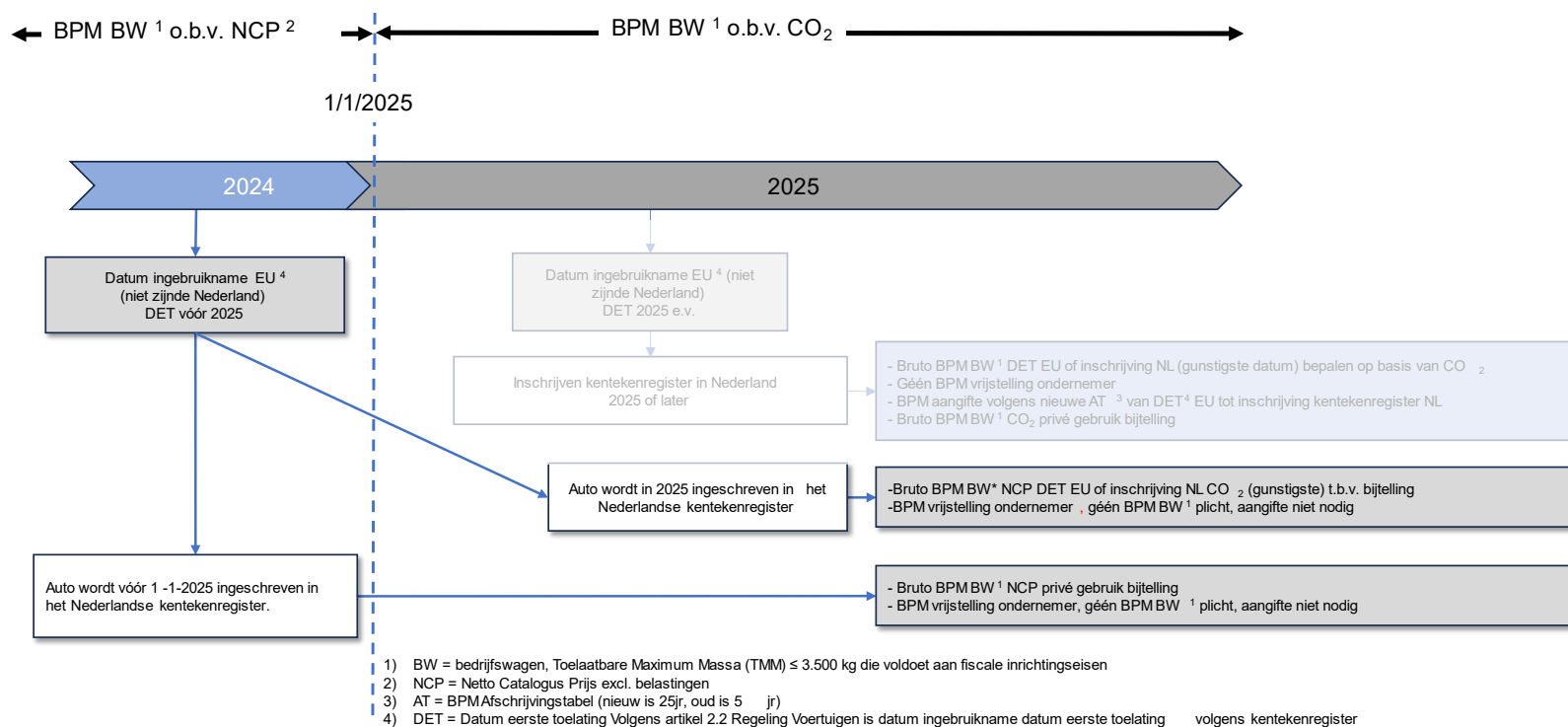
2. BPM bepaling voor een in Nederland geregistreerde gebruikte bestelauto die door een ondernemer gekocht wordt van een ondernemer



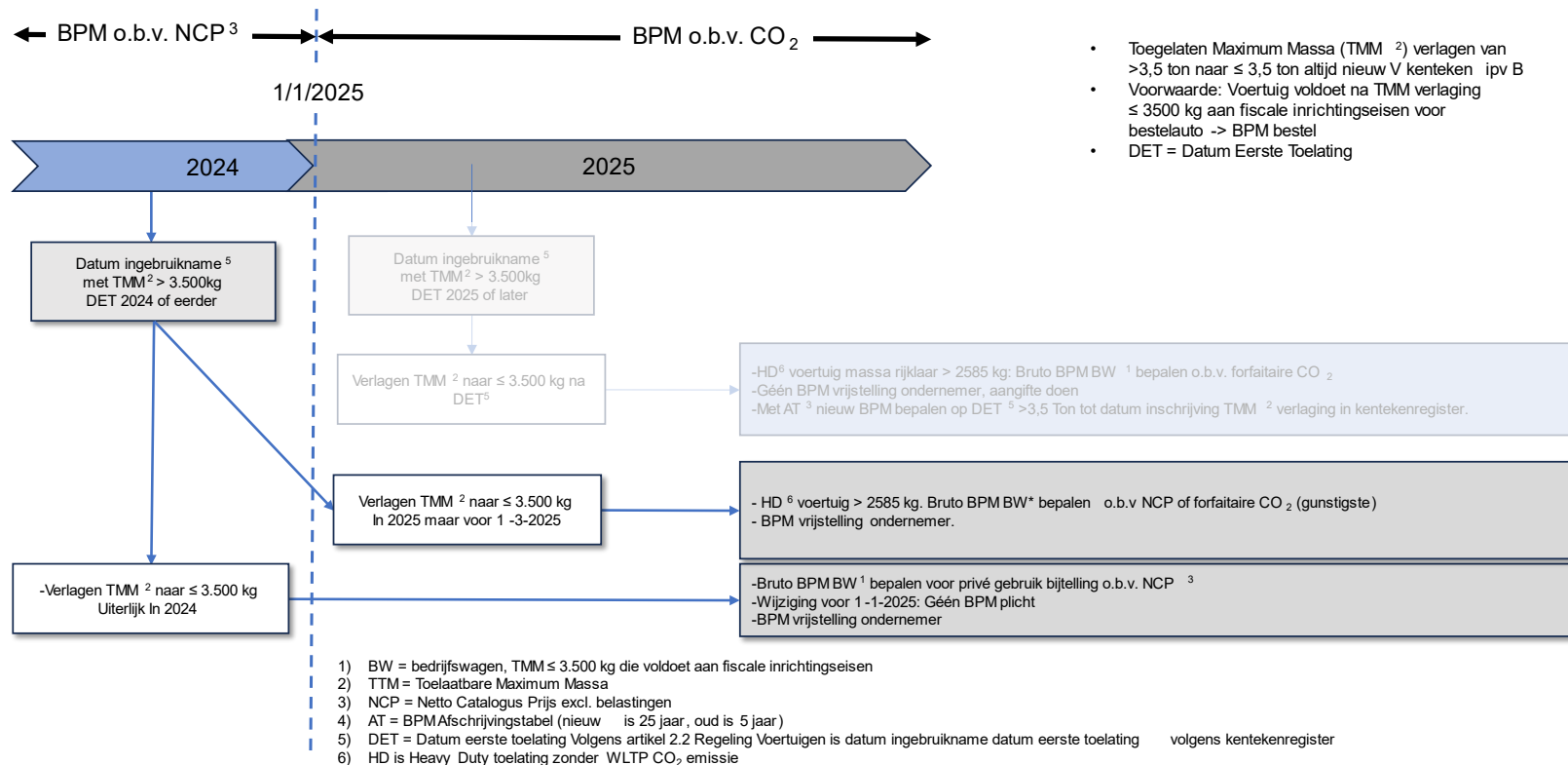


VERENIGING

3. BPM bepaling bij import van een gebruikte bestelauto bij inschrijving in het kentekenregister in Nederland



4. BPM bepaling in het geval van het verlagen van de wettelijke Toegestane Maximale Massa N2 voertuigen (HD rijklaar gewicht > 2.585 kg)

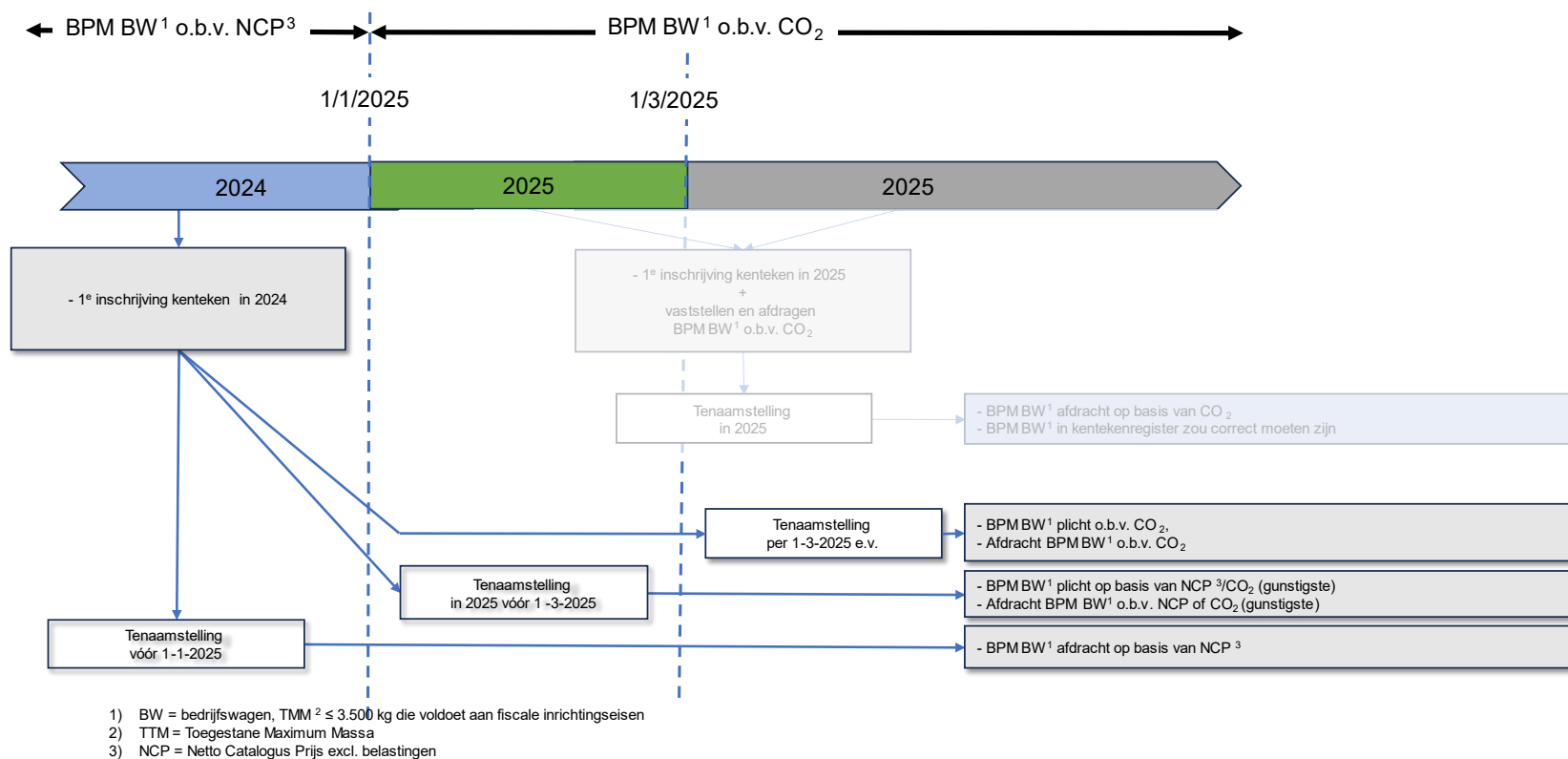


- Toegelaten Maximum Massa (TMM²) verlagen van >3,5 ton naar ≤ 3,5 ton altijd nieuw V kenteken ipv B
- Voorwaarde: Voertuig voldoet na TMM verlaging ≤ 3500 kg aan fiscale inrichtingseisen voor bestelauto -> BPM bestel
- DET = Datum Eerste Toelating

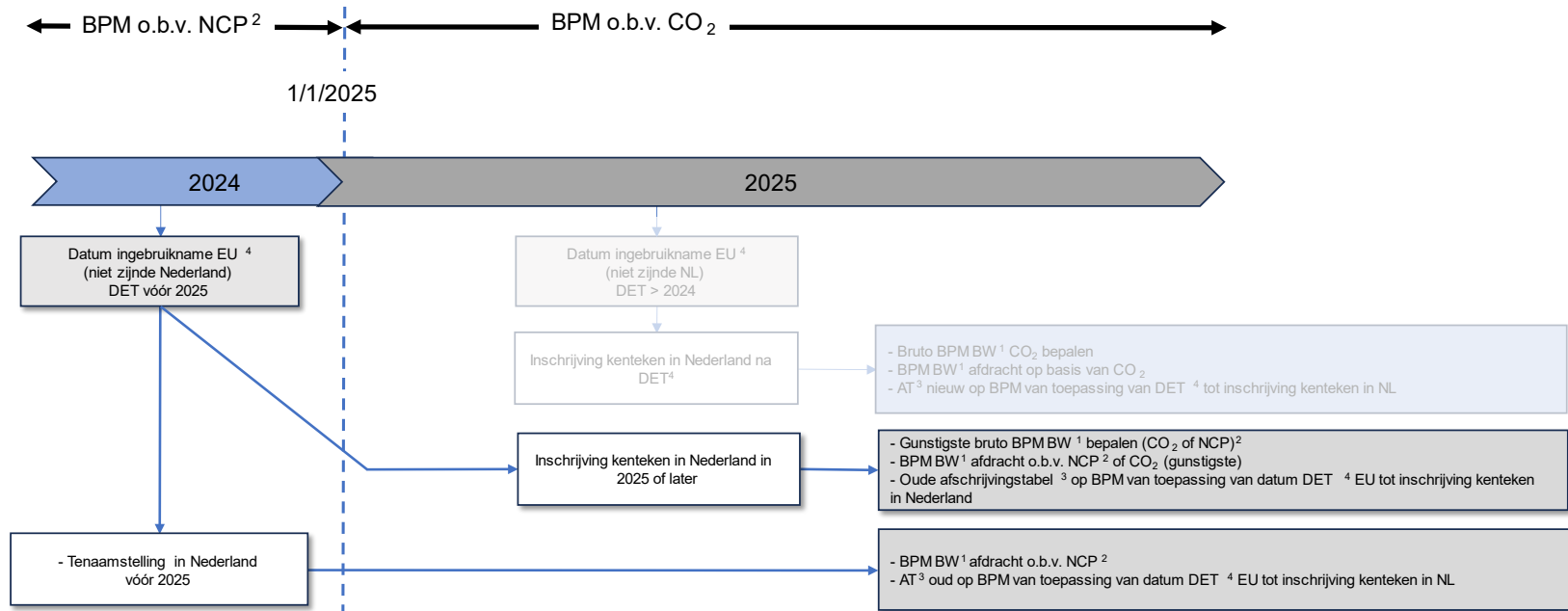


VERENIGING

5. BPM bepaling voor een nieuwe bestelauto ingeschreven die gekocht wordt door een particulier.

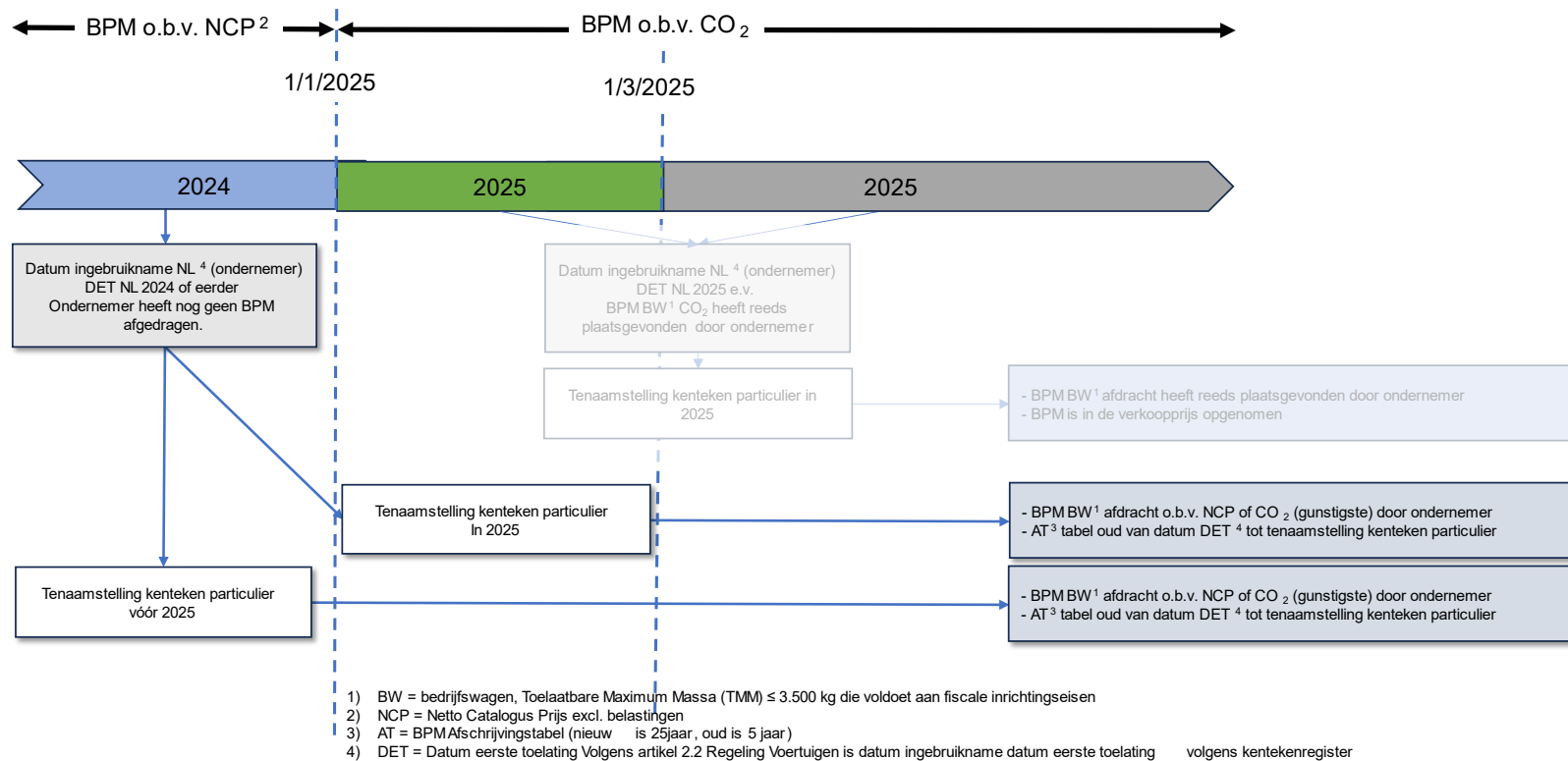


6. BPM bepaling bij de import van een gebruikte bestelauto die gekocht wordt door een particulier

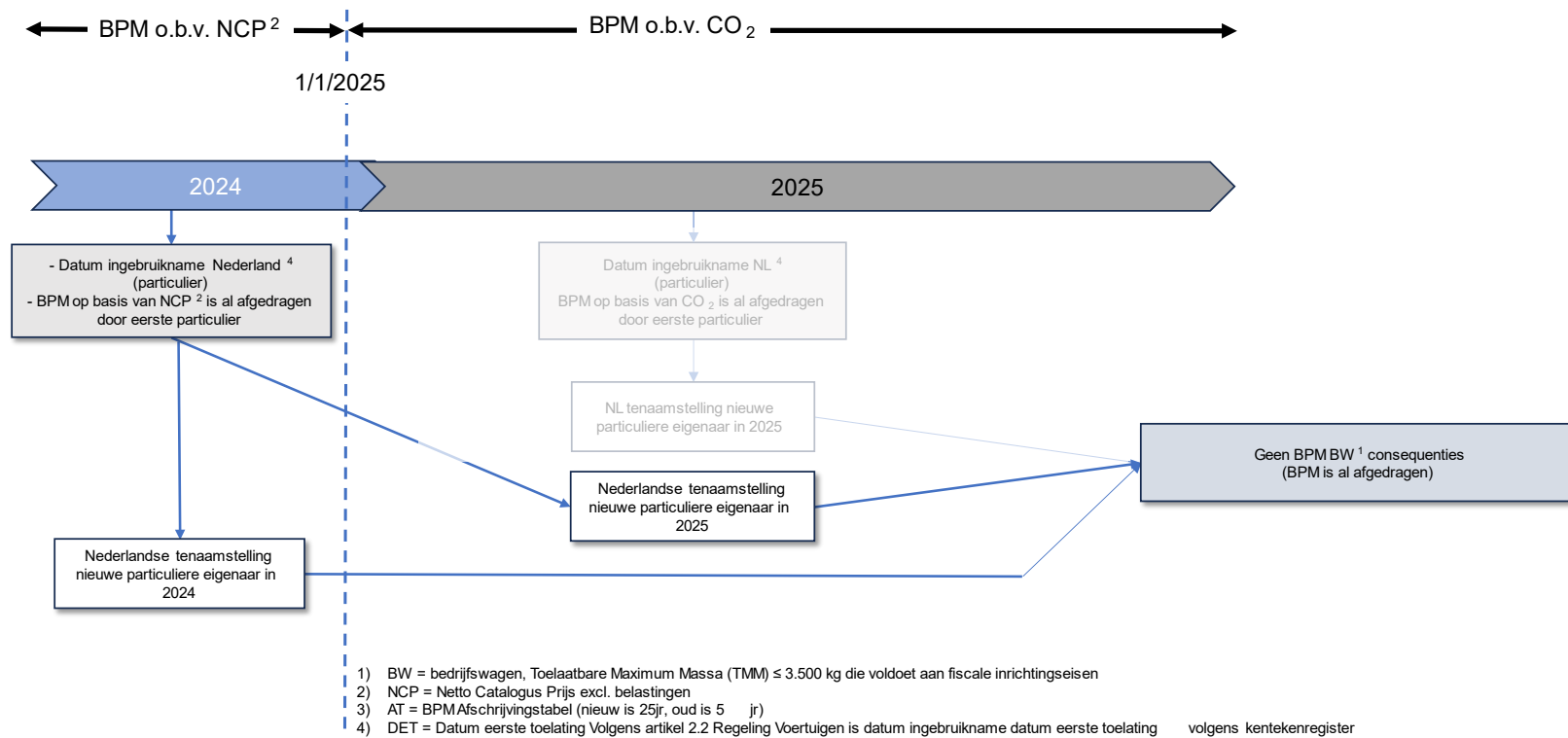


- 1) BW = bedrijfswagen, Toelaatbare Maximum Massa (TMM) ≤ 3.500 kg die voldoet aan fiscale inrichtingseisen
- 2) NCP = Netto Catalogus Prijs excl. belastingen
- 3) AT = BPM Afschrijvingstabel (nieuw is 25 jaar, oud is 5 jaar)
- 4) DET = Datum eerste toelating Volgens artikel 2.2 Regeling Voertuigen is datum ingebruikname datum eerste toelating volgens kentekenregister

7. BPM bepaling bij de aanschaf van een in Nederland geregistreerde bestelauto die gekocht wordt door een particulier van een onderneming



8. BPM bepaling bij de aanschaf van een in NL geregistreerde bestelauto die gekocht wordt door een particulier van een particulier



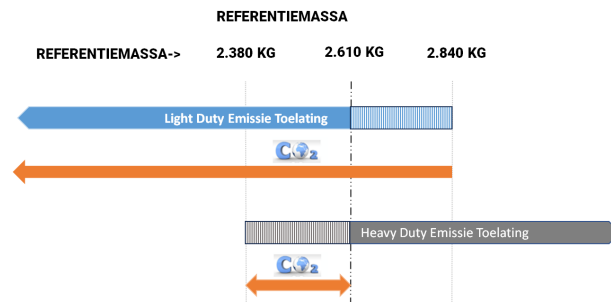
BPM bepaling incomplete voertuigen

Voor complete voertuigen af-fabriek is er zodra de auto is geproduceerd een CvO met de CO₂ uitstoot beschikbaar waarmee de BPM wordt bepaald. Voor incomplete bestelwagens in chassis-cabine uitvoering die na levering af-fabriek nog worden aangepast, is de bepaling van de CO₂ uitstoot voor de BPM complexer. De BPM dient te worden bepaald op basis van de CO₂ uitstoot van het voltooide voertuig. In dat geval wordt het voertuig toegelaten volgens de alternatieve voorschriften per 1 januari 2025. In veel gevallen kan voor de bepaling van de CO₂ uitstoot en het brandstofverbruik van het voltooide voertuig gebruik gemaakt worden van de tool van de fabrikant van het basisvoertuig. In enkele gevallen kan dit echter niet, bijvoorbeeld bij de meeste Heavy Duty toelatings, of als er geen tool beschikbaar is voor de bepaling van de CO₂ uitstoot en het brandstofverbruik van het voltooide voertuig.

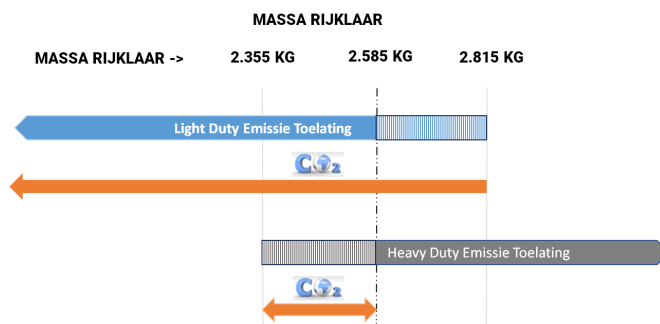
Emissietoelating en CO₂ uitstoot

Chassis-cabine bestelwagens met Light Duty (LD) emissienormen (toegelaten volgens de 715/2007, zie punt 48 van het CvO) moeten in voltooide uitvoering binnen de grenzen van de typegoedkeuring van het basisvoertuig blijven. Voor Light Duty voertuigen geldt in de regel dat het voltooide voertuig onder de referentiemassa van 2.610 kg dient te blijven. De chassis-cabine bestelwagens die in voltooide versie boven de referentie massa van 2.610 kg uitkomen worden in principe alleen volgens de Heavy Duty (HD) emissienormen toegelaten (toegelaten volgens de 595/2009, zie punt 48 van het CvO). Volgens sommige Light Duty typegoedkeuringen van het basisvoertuig kan een voltooid voertuig tot 2.840 kg referentiemassa worden toegelaten, zoals hieronder in de figuur wordt weergegeven. De fabrikant van het basisvoertuig dient dit dan wel in de typegoedkeuring aan te geven. Raadpleeg voor de maximum massa rijklaar (referentiemassa minus 25 kg) in voltooide toestand daarom altijd de leverancier van het basisvoertuig.

Bij een referentiemassa van 2.610 kg of minder dient in elk geval de CO₂ emissie in gr/km te worden bepaald, ongeacht de toelating HD of LD. Als de fabrikant van het basisvoertuig toestaat dat een LD-toelating mogelijk is tot een referentiemassa van 2.840 kg, dan dient hier ook de CO₂ uitstoot volgens de WLTP in gr/km te worden bepaald.



Omdat de referentiemassa van het voltooide voertuig moeilijk is vast te stellen wordt in de praktijk de referentiemassa vaak teruggerekend naar de "massa rijklaar" van het voltooide voertuig waardoor het eenvoudiger kan worden gecontroleerd. De massa rijklaar ligt 25 kg onder de referentiemassa.



De tool van de fabrikant van het basisvoertuig voor de individuele toelating van het voertuig

Als het basisvoertuig is toegelaten volgens de LD-emissievoorschriften dan dient de CO₂ emissie en het brandstofverbruik van het voltooide voertuig voor de toelating te worden bepaald met de tool van de fabrikant van het basisvoertuig. Tot op heden is dit slechts een formaliteit die van belang is voor de toelating, maar vanaf 1 januari 2025 wordt dit ook van belang voor de bepaling van de BPM als onderdeel van de aanschafprijs, ook voor de ondernemer omdat de ondernemersvrijstelling komt te vervallen.

Dit geldt ook voor een voertuig dat is toegelaten volgens de HD-emissievoorschriften waarbij de massa rijklaar van het voltooide voertuig 2.585 kg of minder is. De tool van de fabrikant van het basisvoertuig genereert dan een rekenblad dat bij de toelatingskeuring van het voertuig aan de RDW kan worden voorgelegd. De CO₂ waarde en het brandstofverbruik dat hierop vermeld wordt, wordt dan opgenomen in het kentekenregister bij de toelating. De in het kentekenregister te registreren CO₂ uitstoot bij de individuele toelating dient dan tevens als grondslag voor BPM-bepaling. Het rekenblad wordt dus van belang voor een zo laag mogelijke BPM.

De toelating wordt per 1 juli 2024 aangescherpt

Tot op heden was er voor de individuele toelatingsprocedure vaak de mogelijkheid om uit te wijken naar de CO₂ emissie en het brandstofverbruik volgens de V_{high} waarde van de typegoedkeuring van het basisvoertuig. Per 1 juli 2024 zouden de alternatieve voorschriften M, N en O ten behoeve van een nationale individuele goedkeuring en een nationale kleine serie typegoedkeuring worden aangepast waardoor het moeilijker zou worden om uit te wijken naar de V_{high} waarden voor de toelating. De RDW heeft echter uitstel verleend voor de ingangsdata van de onderstaande sub paragrafen van hoofdstuk G2 (2A) Uitlaatemissies van voertuigen in Labo tot 1-1-2025 waarmee nog enige tijd verruiming wordt geboden voor de toelating van deze voertuigen die niet aan de parameters van de typegoedkeuring voldoen.

- sub paragraaf B (Alternatief voorschrift seriematig geproduceerd voertuig met incomplete of complete EU-tgk waarvan de laatste fase individueel wordt voltooid en
- sub paragraaf D (Wijziging voertuig: Voertuigcategorie M naar N of van N1 klasse 1 naar M)

Overigens worden deze sub paragrafen momenteel nog lichtelijk herzien. Hierover verwachten wij u binnenkort te kunnen informeren.

Per 1 januari 2025 moet dan echter worden voldaan aan de nog te herziene sub paragrafen B en D. Vanaf dat moment worden de WLTP-toelatingsprocedure naar verwachting aangescherpt en zal dan minder gemakkelijk kunnen worden teruggevallen op de V_{high} CO₂ waarde uit de typegoedkeuring. Ook zal er beter op worden toegezien dat de in de typegoedkeuring toegestane referentiewaarden voor de toelating worden nageleefd. Dit betekent dat als de toelating van voertuig na de ingangsdatum van de nieuwe keuringseisen plaatsvindt, er al rekening gehouden moet worden met de nieuwe toelatingseisen. Momenteel wordt door RAI Vereniging in samenwerking met de RDW gekeken of dit op een duidelijke wijze schematisch in kaart kan worden gebracht.

Wat als er geen CO₂-uitstootwaarde beschikbaar is?

Bij HD-toelating boven de 2.585 kg massa rijklaar is er geen eis voor de toelating van het voltooide voertuig volgens de WLTP waarbij de CO₂ uitstootwaarde en het brandstofverbruik per km wordt vastgesteld. Bij een dergelijk voertuig kan dan de CO₂ emissie en het brandstofverbruik per kilometer van het voltooide voertuig ook niet worden bepaald met de tool van de fabrikant van het basisvoertuig en wordt bij de toelating van het voertuig ook geen WLTP CO₂ uitstootwaarde opgenomen in het kentekenregister. Bij deze voertuigen zal de Belastingdienst voor bepaling van de CO₂ uitstootwaarde de procedure volgen zoals die staat omschreven onder het kopje



VERENIGING

“CO₂ uitstoot als nieuwe grondslag voor de BPM bepaling” (Dit zijn alle stappen die doorlopen kunnen worden om alsnog de CO₂ emissie te kunnen aantonen met testen). De verwachting is dat het er dan in de meeste gevallen op neerkomt dat dan een nog nader te bepalen forfaitaire waarde zal worden gehanteerd. Over het algemeen zal dit resulteren in een relatief hoge BPM.

Aandachtspunten bij individuele toelatingen

Ook bij individuele toelatingen is degene die het voertuig aanmeldt voor inschrijving in het kentekenregister verantwoordelijk voor de aangifte en betaling van de BPM. De RDW heeft toegezegd om in samenwerking met de Belastingdienst een uitgewerkte procedurebeschrijving te zullen samenstellen voor het aangifte- en betalingsproces voor de individuele toelatingen. Zodra deze procedurebeschrijving beschikbaar is zullen wij deze toesturen.

Een zo laag mogelijke BPM wordt vanaf 2025 belangrijk voor de ondernemer omdat de ondernemersvrijstelling vervalt en de BPM een belangrijke bouwsteen gaat worden in de aanschafprijs van het voertuig. Het zal voor de aanbieders van het voertuig met de opbouw dus de uitdaging worden de CO₂ en dus BPM zo laag mogelijk te houden. Omdat bij HD-toelating >2.585 kg rijklaar de forfaitaire CO₂ waarde zal worden toegepast is de kans groot dat daar waar het mogelijk is meer gestuurd zal gaan worden op de LD-variant met een lagere CO₂ uitstoot.

Door waar het mogelijk is de LD-variant in te zetten is de kans groot dat de BPM lager gaat uitvallen omdat met de tool van de fabrikant van het basisvoertuig in veel gevallen een gunstigere CO₂ waarde van het voltooide voertuig kan worden bepaald. We merken wel op dat niet altijd het geval is. We bevelen daarom aan de CO₂ waarde voor de LD versie nog in het offertestadium te bepalen om het te kunnen vergelijken met de CO₂ waarde van de HD versie. Bij de keuze van een LD-voertuig is het echter van belang dat binnen de parameters van de typegoedkeuring (luchtweerstand, rolweerstand en massa) gebleven wordt. De aanbieder partijen (de leverancier van het basisvoertuig en de carrosseriebouwer) zullen zich daarom bij een LD versie gezamenlijk moeten inspannen om binnen de parameters van de typegoedkeuring te blijven zodat het voertuig kan worden toegelaten. Doordat in het offertestadium de gewichten van zowel het basisvoertuig als de opbouw vaak nog niet nauwkeurig bekend zijn zal dit in de praktijk risico's met zich meebrengen voor de toelating van het voertuig onder de LD-normen. Binnenkort komen wij met een stroomschema waarbij het voor u inzichtelijk is gemaakt welke voertuigkeuze u kunt/moet maken en hoe u dan tot de juiste CO₂ waarde komt die als grondslag gaat dienen voor de BPM.

Voor de bepaling van de voertuigprijs incl. BPM in het offertestadium is het van essentieel belang de klant een optimale configuratie aan te bieden waarbij de CO₂ uitstoot en dus de BPM zo laag mogelijk is. In een aantal gevallen biedt de tool van de fabrikant van het basisvoertuig de mogelijkheid om nog in het offertestadium (als de auto nog niet geproduceerd is) een voorlopige CO₂ waarde te berekenen. Raadpleeg hiertoe de fabrikant van het basisvoertuig voor de mogelijkheden.

Disclaimer

Deze notitie is met uiterste zorgvuldigheid samengesteld op basis van informatie uit gesprekken met vertegenwoordigers van het ministerie van Financiën, de RDW en de Belastingdienst. Wij hebben ons ingespannen om de informatie zo goed en zo volledig mogelijk weer te geven. Aangezien op dit moment nog niet alle procedures volledig zijn uitgewerkt door de RDW en de Belastingdienst kunnen wij nog geen volledige duidelijkheid geven over alle aspecten van de maatregel om de ondernemersvrijstelling op de BPM voor lichte bedrijfswagens af te schaffen. Zodra wij nieuwe informatie van de RDW en/of de Belastingdienst ontvangen zullen wij deze met u delen. Aan de informatie in deze notitie kunnen geen rechten ontleend worden.