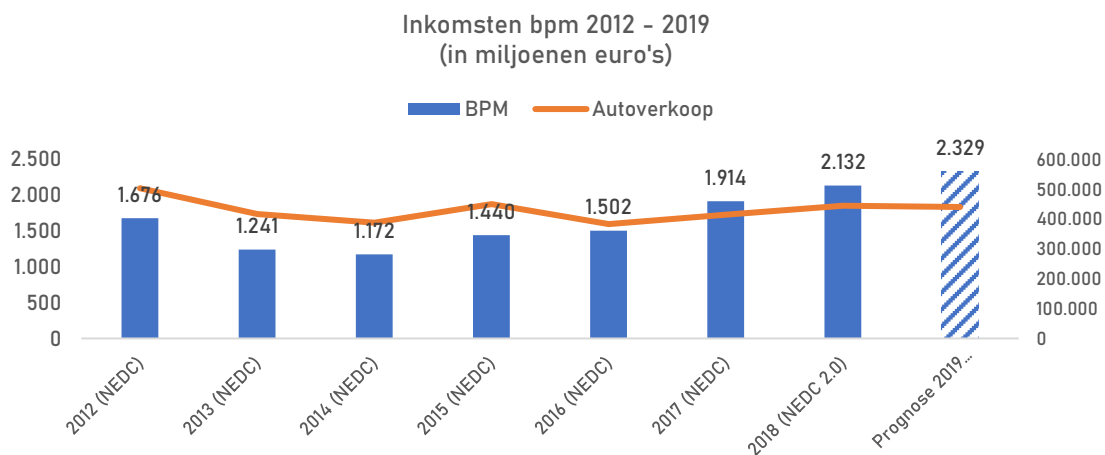


Amsterdam/Bunnik 23 oktober 2019

Consumenten betalen vanaf 1 juli 2020 jaarlijks circa 200 miljoen teveel aanschafbelasting (bpm) op nieuwe auto's, als de in het Belastingplan voorgestelde bpm-tabel niet wordt gecorrigeerd. Deze forse bpm-verhoging treft vooral de kleinere en zuinigere auto's in het A- en B-segment. Dat komt gemiddeld neer op zo'n 450 euro per auto. Daarnaast betalen consumenten in de nu nog lopende overgangperiode van 1 september 2017 tot 1 juli 2020 maar liefst 600 tot 650 miljoen euro teveel bpm. In plaats van de toegezegde budgetneutraliteit bij omzetting van de oude NEDC- naar de nieuwe WLTP emissietestprocedure, worden er dus juist honderden miljoenen extra belasting geheven. Dit blijkt uit onderzoek van KPMG. BOVAG en RAI Vereniging doen een dringende oproep om correctie van de bpm door te voeren.



bron: RDC, bewerking BOVAG, RAI Vereniging

Overgang van NEDC naar WLTP als grondslag voor bpm

Sinds 1 september 2017 vervangt de WLTP-test voor steeds meer auto's de oude NEDC-test voor het meten van de CO₂-uitstoot. Door het veranderen van de testmethode vallen de gemiddelde CO₂-waarden hoger uit. En daarmee ook de bpm als de tarieven niet zouden worden gecorrigeerd, omdat deze wordt bepaald op basis van CO₂-uitstoot.

Toezegging regering: overgang budgetneutraal

Hogere belastingheffing via bpm is niet het doel van de wijziging van de testmethode en evenmin het gewenste effect. De regering heeft de Kamer, consumenten en het bedrijfsleven daarom bij monde van het vorige kabinet toegezegd dat de overgang naar WLTP niet mag leiden tot extra bpm-inkomsten. Het huidige kabinet heeft deze toezegging overgenomen.

De toezegging is relevant voor twee situaties:

1. De overgangssituatie van NEDC naar WLTP van 1 september 2017 tot 1 juli 2020. In die periode wordt de WLTP waarde teruggerekend naar een NEDC-waarde (de zogenaamde NEDC 2.0), waarop de bpm wordt gebaseerd
2. De structurele situatie vanaf 1 juli 2020, waarin de bpm rechtstreeks wordt geheven op basis van WLTP CO₂-waarden

Ad 1. Praktijk in de overgangssituatie: niet budgetneutraal, maar honderden miljoenen meer bpm-inkomsten

BOVAG en RAI Vereniging hebben steeds gewaarschuwd voor hogere bpm-inkomsten als gevolg van de geleidelijke introductie van de WLTP in de overgangssituatie. De omrekentool CO2MPAS die in de overgangperiode van WLTP en NEDC kan worden gebruikt blijkt in veel gevallen tot hogere CO₂-waarden (NEDC 2.0) te leiden. Ook de mogelijkheid om een voertuig te hertesten onder iets gewijzigde NEDC-omstandigheden leidt in bijna alle gevallen tot hogere CO₂-waarden.

De staatssecretaris van Financiën verklaart de stijging van de bpm-inkomsten met andere consumentenvoorkeuren en het gemiddeld zwaarder worden van auto's. Die verklaring baseerde hij mede op de resultaten van een onderzoek dat TNO begin dit jaar uitvoerde in opdracht van het ministerie van Financiën. In werkelijkheid wees dit onderzoek juist wel degelijk al op een oneigenlijke meeropbrengst van bpm. In het onderzoeksrapport beargumenteert TNO waarom een vergelijking van NEDC- en WLTP-versies van hetzelfde merk en model de meest zuivere manier is om het effect van de transitie van NEDC naar WLTP voor de consument te berekenen.¹ Volgens die methode is dat effect 5,8 g/km CO₂. Dat verschil kan niet of nauwelijks worden verklaard door een toename van gewicht en vermogen, zo stelt TNO zelf).²

KPMG heeft vervolgens op verzoek van BOVAG en RAI Vereniging aanvullend onderzoek uitgevoerd. Om discussie over de methodiek te voorkomen heeft KPMG dezelfde methode gebruikt als TNO. Het verschil tussen de beide onderzoeken zit er vooral in dat KPMG de beschikking had over veel meer praktijkdata van nieuwe autoparen, die bovendien beter vergelijkbaar waren: 1.065³ versus 185⁴ voor TNO. KPMG heeft haar onderzoeksmethodiek ook laten valideren door onafhankelijke deskundigen van de TU Eindhoven en Hogescholen Rotterdam en Arnhem. Waar TNO een verschil van 5,8 g/km CO₂ tussen NEDC 1.0 en NEDC 2.0 constateert, komt KPMG op basis van een uitgebreidere dataset op gemiddeld 7,3 g/km CO₂. Een dergelijke CO₂-verhoging correspondeert volgens KPMG met ongeveer 1000 euro extra bpm per auto.⁵ KPMG komt tot de conclusie dat sinds de invoering van de WLTP op 1 september 2017 tot de overgang naar de nieuwe bpm-tabellen op 1 juli volgend jaar, de overheid 600 tot 650 miljoen extra bpm-inkomsten ontvangt.⁶

Ad 2: Vanaf 1 juli 2020 jaarlijks 200 miljoen euro aan bpm inkomsten

Op basis van haar onderzoek en de nieuwe bpm-tabel zoals opgenomen in het belastingplan 2020 komt KPMG tot de conclusie dat de bpm na 1 juli 2020 jaarlijks zo'n 200 miljoen méér naar de staatskas doet vloeien dan het geval zou zijn bij werkelijk budgetneutrale omzetting.⁷ Dit bedrag is direct te relateren aan de overgang naar de nieuwe WLTP emissietest en niet het gevolg van hogere verkopen van grote zwaardere auto's.

¹ TNO report 2019 R10952, *Aspects of the transition from NEDC to WLTP for CO₂ values of passenger cars - Phase 3: After the transition*, 2 July 2019, pag. 49

² TNO report 2019 R10952, *Aspects of the transition from NEDC to WLTP for CO₂ values of passenger cars - Phase 3: After the transition*, 2 July 2019, pag. 51

³ KPMG, CO₂, oktober 2019, pag. 53

⁴ TNO report 2019 R10952, *Aspects of the transition from NEDC to WLTP for CO₂ values of passenger cars - Phase 3: After the transition*, 2 July 2019, pag. 50

⁵ KPMG, CO₂, oktober 2019, pag. 42

⁶ KPMG, CO₂, oktober 2019, pag. 12

⁷ KPMG, CO₂, oktober 2019, pag. 12

Bovengemiddelde bpm-stijging A- en B-segmenten

Het uitgebreide onderzoek van KPMG is verder gegaan dan alleen de totale macro-opbrengsten. Het biedt tevens een beeld van de effecten per segment. Wat vooral in het oog springt is dat de bpm op kleinere en zuinigere auto's fors stijgt door de nieuwe bpm-tabellen.

Vernieuwing wagenpark geremd – en daarmee ook verduurzaming en verkeersveiligheid

Duidelijk was al dat de autoverkopen aanzienlijk zijn gedaald sinds de overgang naar WLTP. Dit betekent dat de vernieuwing van het relatief oude Nederlandse wagenpark wordt beperkt. Nieuwe auto's zijn schoner, zuiniger en veiliger.

BOVAG en RAI Vereniging dringen aan op aanpassing voorgestelde bpm-tabel en compensatie van gedupeerden

Nu KPMG heeft aangetoond dat de stijging van de bpm-inkomsten inderdaad voor een deel het gevolg is van de -louter als technische operatie bedoelde- omzetting naar de WLTP, verzoeken BOVAG en RAI Vereniging dringend een correctie door te voeren om de door de staatssecretaris toezegde budgetneutraliteit gestand te doen.

Daarnaast vragen BOVAG en RAI Vereniging compensatie voor de in de overgangsperiode te veel betaalde bpm (ruim 600 miljoen euro). Over de vormgeving daarvan gaan de organisaties graag met de Kamer in gesprek.

Meer informatie:

BOVAG

Rogier Kuin (Manager Public Affairs)

06 20608394

Rogierkuin@bovag.nl

RAI Vereniging

Wijnand de Geus (Sectiemanager Personenauto's en Lichte Bedrijfswagens)

06 51851769

w.d.geus@raivereniging.nl