

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

### 1401

Vragen van de leden **Lodders** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht dat de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM)-opbrengst fors hoger is* (ingezonden 12 februari 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) (ontvangen 12 maart 2018).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «BPM-opbrengst nieuwe auto's fors hoger» van BNR?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja

#### Vraag 2

Herkent u de stijging van 27,4% in BPM-opbrengsten?

#### Antwoord 2

In het bericht van BNR wordt aangegeven dat de totale opbrengst van de BPM over het jaar 2017 is gestegen tot ruim € 1.9 miljard. Duidelijk is dat de BPM-inkomsten in 2017 zijn gestegen ten opzichte van de totale opbrengst in 2016. Op dit moment worden de definitieve belastinginkomsten over 2017, waaronder de BPM-inkomsten, nader in kaart gebracht. Daardoor kan ik u helaas hierover nu nog niet nader informeren, maar in mei 2018 zal ik in het Financieel Jaarverslag nader ingaan op de definitieve inkomsten van de BPM.

#### Vraag 3

Wat zijn de oorzaken van deze hogere opbrengst? Welk gedeelte van de hogere opbrengst is te wijten aan de nieuwe testmethode (zoals beschreven in de Kamervragen met kenmerk 2018Z00121)?

#### Antwoord 3

De hoogte van de BPM is afhankelijk van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto. Hoewel de nieuwe CO<sub>2</sub>-testmethode, de WLTP, kan leiden tot verschuivingen in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwverkopen is het onwaarschijnlijk dat de

<sup>1</sup> <https://www.bnr.nl/programmas/de-nationale-autoshow/10338833/bpm-opbrengst-nieuwe-auto-s-fors-hoger>

stijging van de BPM-inkomsten over 2017 hiermee verband houdt. In Nederland zijn er in 2017 namelijk slechts 128 WLTP-geteste auto's verkocht. Zonder vooruit te lopen op de definitieve conclusies voor wat betreft de opbrengst van de BPM kan de stijging in 2017 bijvoorbeeld zijn veroorzaakt door de hogere economische groei (meer verkochte auto's) en daarmee samenhangende veranderende consumentvoorkeuren. Zo kan het zijn dat consumenten vaker dan voorgaande jaren kiezen voor een grotere en duurdere auto met een hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot en een hogere BPM op de koop toenemen.

Vraag 4, 5 en 8

Wanneer wordt gevolg gegeven aan de eerdere toezegging te komen tot nieuwe BPM-tabellen? Wat bedoelt u concreet met «zo snel mogelijk»? Hoe gaat u gevolg geven aan uw opmerking dat de totale opbrengst van de BPM niet zou moeten stijgen enkel als gevolg van de overstap naar de Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP)-methode? Kunt u toezeggen dat u haast maakt met het «budgetneutraal overstappen naar WLTP»? Kunt u toezeggen dat u zich maximaal zult inzetten teneinde te voorkomen dat mensen te veel blijven betalen?

Antwoord 4, 5 en 8

Uit mijn gesprekken met branchepartijen en de berichtgeving in de media komen duidelijke zorgen naar voren over de onzekerheden die deze nieuwe testmethode met zich mee brengt. Deze onzekerheden worden grotendeels veroorzaakt door het gebrek aan inzicht in de gevolgen die deze nieuwe testmethode zal hebben voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en de BPM. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van de WLTP en het rekenmodel CO<sub>2</sub>mpas voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot werk ik samen met het Ministerie van I&W, de RDW, TNO en de autobranche aan een analyse. Ik zet mij in om de BPM-opbrengst (op macroniveau) niet te laten stijgen als gevolg van de WLTP. Ik streef naar een zo snel mogelijke omzetting om een einde te maken aan de onzekerheid die leeft bij de belastingbetaler en de autobranche. Tegelijkertijd wil ik benadrukken dat bij deze omzetting grote zorgvuldigheid geboden is. Een onzorgvuldige omzetting op basis van onvoldoende betrouwbare gegevens kan leiden tot verkeerde BPM-tarieven met een fors hogere of lagere BPM tot gevolg. Een te snelle omzetting maakt dan ook geen einde aan de zorgen en onzekerheden die leven bij de autobranche en de consument, omdat dit mogelijk opnieuw een aanpassing van de BPM-tarieven vergt. Ik verwacht na de zomer 2018 meer duidelijkheid te kunnen geven over het proces van de omzetting van de BPM naar op WLTP-gebaseerde tarieven. De inschatting is dat na de zomer pas voldoende WLTP-geteste auto's in Nederland zullen zijn verkocht. Deze gegevens zijn noodzakelijk om een analyse te kunnen maken voor de omzetting.

Vraag 6 en 7

Hoe wordt voorkomen dat, voordat deze correctie is doorgevoerd, mensen te veel BPM betalen?

Kunt u onderzoeken hoeveel mensen een te hoge BPM betalen? Kan onderzocht worden hoe mensen die nu te veel betaald hebben gecompenseerd kunnen worden?

Antwoord 6 en 7

Bij OFM 2017 is geregeld dat voor de berekening van de BPM op WLTP-geteste auto's gebruik gemaakt kan worden van de NEDC CO<sub>2</sub>-uitstoot zoals berekend door het rekenmodel CO<sub>2</sub>mpas.<sup>2</sup> Dit Europese rekenmodel is – in samenwerking met autofabrikanten – zo opgesteld dat het in beginsel leidt tot dezelfde CO<sub>2</sub>-emissies als dit voertuig zou zijn getest overeenkomstig de NEDC. Het gebruik van de met CO<sub>2</sub>mpas berekende NEDC-waarden is daarmee in beginsel op macroniveau budgettair neutraal. Recent hebben mij echter signalen bereikt dat de via het rekenmodel CO<sub>2</sub>mpas berekende CO<sub>2</sub>-uitstoot gemiddeld hoger is dan verwacht. Het betreft hier echter een steekproef van een beperkt aantal voertuigen. Op dit moment zijn er onvoldoende uitstootcijfers beschikbaar om te beoordelen of er teveel BPM

<sup>2</sup> Kamerstuk 34 553, nr. 9.

wordt betaald enkel als gevolg van de werking van CO<sub>2</sub>mpas. De werking van het rekenmodel CO<sub>2</sub>mpas maakt dan ook onderdeel uit van het hierboven genoemde onderzoek. In mijn vorige beantwoording heb ik geschreven dat het onmogelijk is om op het niveau van individuele voertuigen een budgettair neutrale omzetting te garanderen.<sup>3</sup> Hiervoor zijn de verschillen tussen de NEDC en de WLTP te groot en lopen de testresultaten onder de WLTP te ver uiteen. Daarnaast zijn vergelijkingen tussen individuele voertuigen discutabel omdat het vaak gaat om voertuigen van verschillende «generaties», die uiterlijk vergelijkbaar zijn, maar technisch gezien behoorlijk kunnen verschillen. CO<sub>2</sub>mpas rekent ten principale dan ook niet terug naar dezelfde CO<sub>2</sub>-uitstoot van een voorgaand model, maar naar de CO<sub>2</sub>-uitstoot die de nieuwe auto onder een NEDC-test zou hebben. Alle modellen auto's worden immers regelmatig vernieuwd en aangepast waardoor geen sprake meer is van «dezelfde auto». Vaststellen of individuele autokopers «teveel betalen» voor een auto als gevolg van veranderende CO<sub>2</sub>-uitstoot leidt daarom al snel tot het vergelijken van appels met peren. Om die reden doe ik geen onderzoek naar individuele voertuigen maar richt ik mij op de ontwikkelingen in de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's onder de WLTP.

---

<sup>3</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1111.