

## Invoering WLTP

*Gevolgen:* ingrijpend / middelgroot / **beperkt**

			
<i>Interactie burgers/bedrijven</i>			x
<i>Maakbaarheid systemen</i>		nvt	
<i>Handhaafbaarheid</i>			x
<i>Fraudebestendigheid</i>		nvt	
<i>Bijdrage complexiteitsreductie</i>		nvt	

*Risico procesverstoringen:* groot / gemiddeld / **klein**

<i>Uitvoeringskosten</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>
• Dienstverlening	€ 0	€ 0
• Handhaving/toezicht	€ 0	€ 0
• Automatisering	€ 0	€ 0

*Personele gevolgen:* 0 fte incidenteel  
0 fte structureel

*Invoering mogelijk per:* 01 – 01 – 2017

*Beslag portfolio:* geen

*Eindoordeel:* uitvoerbaar

### Beschrijving voorstel/regeling

Tot nog toe wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot vastgesteld aan de hand van de New European Driving Cycle-testmethode (NEDC). In 2017 wordt deze testmethode door een nieuwe vervangen: de Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures (WLTP). Op grond van het voorstel wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van conventionele WLTP-geteste auto's aan de hand van de in Europees verband vastgestelde correlatiemethode (CO<sub>2</sub>mpas) vastgesteld. De aldus omgerekende CO<sub>2</sub>-uitstoot vormt de basis voor de BPM-heffing. Deze omgerekende CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt

door de RDW in de basisregistratie voertuigen opgenomen en aan de Belastingdienst geleverd. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van PHEV's wordt niet omgerekend. Deze voertuigen worden de komende jaren dubbel getest, waarbij de CO<sub>2</sub>-uitstoot conform de (huidige) NEDC leidend blijft.

### Interactie burgers/bedrijven

Officiële merkimporteurs, parallelimporteurs en individuele aangevers moeten hun BPM-aangiften voor conventionele auto's gaan doen op basis van de omgerekende CO<sub>2</sub>-uitstoot. De Belastingdienst kan extra vragen en procedures krijgen over deze omrekening. Om die reden moet worden ingezet op een goede communicatie naar burgers en bedrijven.

### Maakbaarheid systemen

De Belastingdienst krijgt de omgerekende CO<sub>2</sub>-uitstoot geleverd van de RDW, zodat er geen systeem-aanpassingen nodig zijn. De Belastingdienst gebruikt de bestaande BPM-tabellen voor zowel auto's die NEDC zijn getest als auto's die WLTP zijn getest.

De heffing van de MRB en PGA is gebaseerd op de voor de BPM vastgestelde CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hieraan zijn verder geen uitvoeringsconsequenties verbonden.

### Handhaafbaarheid

De verantwoordelijkheid voor de aanlevering van de omgerekende CO<sub>2</sub>-uitstoot berust bij de RDW. De Belastingdienst heeft geen eigenstandige handhavende taak, zodat het voorstel geen impact heeft op de handhaafbaarheid door de Belastingdienst.

### Fraudebestendigheid

De verantwoordelijkheid voor de aanlevering van de omgerekende CO<sub>2</sub>-uitstoot berust bij de RDW. De Belastingdienst heeft geen eigenstandige handhavende taak, zodat het voorstel voor de Belastingdienst geen impact heeft op de fraudebestendigheid.

### Bijdrage complexiteitsreductie

Niet van toepassing.

### Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is klein.

### Uitvoeringskosten

De incidentele kosten ten behoeve van een goede communicatie worden opgevangen binnen bestaande budgetten.

### Personele gevolgen

Er zijn geen personele gevolgen.

### Invoeringsmoment

Invoering is mogelijk per: 1 januari 2017.

### Eindoordeel

Het voorstel is uitvoerbaar.