

# Onderzoek naar forfaits in de BPM

Onderzoek in opdracht van Ministerie van Financiën

Herijking van de wettelijke forfaitaire afschrijvingstabel

Definiëring nieuw / gebruikt

Herijking waardeverliespercentage door schade

1 Juli 2022

# Inhoudsopgave

Achtergrond opdracht	3
Doelstellingen, deliverables en globale aanpak	4
Aanpak en verantwoording	5
1. Herijking van de wettelijke forfaitaire afschrijvingstabel	6
– Aanpak	7
– 1a. Analyse op basis van normkilometerstanden	8
– 1b. Analyse op basis van online advertentiedata 1-7-2021	16
– 1c. Segmentatie op basis van online advertentie data	20
– 1d. Conclusies, opties en advies	24
2. Definiëring van nieuw of gebruikt	29
– Aanpak	30
– 2a. Analyse nieuw vs. gebruikt op basis van geregistreerde auto's, <3.000 km	31
– 2b. Conclusies en advies	43
3. Herijking waardeverliespercentage door schade	45
– Aanpak	46
– 3a. Analyse schadeauto's 2019-2021	48
– 3b. Conclusies en advies	56

# Achtergrond opdracht

*overgenomen uit de opdrachtformulering forfaits in de BPM op verzoek van Ministerie van Financiën d.d. 04/02/21*

## Aanleiding

De staatssecretaris van Financiën werkt aan een oplossingsrichting om de knelpunten in de bpm bij de import van gebruikte motorrijtuigen op te lossen. Bij de import van gebruikte motorrijtuigen wordt de bpm mede bepaald op basis van de afschrijving van het motorrijtuig. De afschrijving kan worden bepaald op basis van een afschrijvingstabel, een koerslijst en/of taxatierapport.

## Onderzoeksopdracht

Het verzoek is om onderzoek te doen naar de waardevermindering van gebruikte motorrijtuigen waarop de Wet BPM van toepassing is, en de volgende producten op te leveren:

- Herijking van de wettelijke forfaitaire afschrijvingstabel.
- Herijking van het waardeverliespercentage door schade.
- Definiëring van nieuw of gebruikt.

Het is de bedoeling dat de forfaits periodiek opnieuw worden herijkt, bijvoorbeeld iedere drie jaar. Opdat de forfaits aansluiten op de actuele ontwikkelingen in de markt en actuele jurisprudentie.

## Over VMS | Insight

VMS | Insight is specialist in marktonderzoek, impact analyse, BI dashboarding en marketing automation. We zijn door kennis en ervaring sterk in de sectoren automotive en mobiliteit. Maar ook andere sectoren zijn in ons klantenportfolio vertegenwoordigd. Wij ondersteunen opdrachtgevers met relevante inzichten en tools die overzicht, helderheid en richting geven. Zo stellen we organisaties in staat op feiten gebaseerde beslissingen te nemen.

Voorbeelden van projecten die wij hebben uitgevoerd:

- Impactstudies in opdracht van BOVAG (in 2018, 2019 en 2020). Van respectievelijk elektrificatie, ADAS en OTA (alle drie te beschouwen als 'grote ontwikkelingen' waarmee het autobedrijf wordt geconfronteerd) is het effect op aftersales in kaart gebracht. Van macro tot micro; van wereldwijde ontwikkelingen via scenario's voor de Nederlandse markt naar simulatiemodellen en rekentools.
- NZMO (Nationaal Zakelijke Mobiliteitsonderzoek); hierin worden onder andere gemeten de invloed van corona op de inrichting van zakelijke mobiliteit, de samenstelling van het wagenpark en de te verwachten ontwikkeling van aandrijfsoorten en de aanwezigheid van, het gebruik van en de koopintentie van ADAS-systemen.
- De Monitor Lichte Bedrijfswagens die jaarlijks inzicht geeft in de behoefte aan lichte transportmiddelen, de bekendheid met zero-emissie zones en de verwachte consequenties voor de eigen bedrijfsvoering, voorkeuren voor merken en aandrijfsoorten, investeringen en nog veel meer.
- In merkrapportages wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van loyaliteit, attractiviteit en imago per merk.
- Restwaardestudies en BI-oplossingen voor o.a. leasemaatschappijen om de impact van restwaarden bij zowel lopende vloten als verkochte voertuigen in beeld te brengen.
- Het automatiseren en faciliteren van het proces 'van prospect tot klant' voor een aantal opdrachtgevers.
- Geautomatiseerde distributie (via email) van gepersonaliseerde benchmark / kpi-rapportages.

# Doelstellingen, deliverables en globale aanpak

Inzicht in de waardevermindering van gebruikte voertuigen waarop de Wet BPM van toepassing is

## 1 Herijking van de wettelijke forfaitaire afschrijvingstabel

- a. Herijking huidige afschrijvingstabel
- b. Meer fijnmazige afschrijvingstabel
- c. Bijzonder afschrijvingspercentage voor politie, brandweer en rolstoelwagens (valt vooralsnog buiten de opdrachtverstrekking)

### Globale aanpak:

- Verzamelen en analyseren van realistische en actuele afschrijvingsinformatie van een representatieve merk/model/type mix (definiëren 'mandjes' op basis van segment en brandstofsoort).
- Gebruikmaken van externe databronnen waaronder data van restwaarde-experts (zoals Autotelex en JP-Cars).

## 2 Definiëring van nieuw of gebruikt

- a. Omslagpunt kilometerstand nieuw vs gebruikt

### Globale aanpak:

- Verzamelen en analyseren van internetvraagprijzen in combinatie met specifieke voertuigkenmerken als merk/model/type en kilometerstand.
- Kwantitatieve én kwalitatieve benadering.

## 3 Herijking waardeverliespercentage

- a. Herijking huidig waardeverliespercentage door schade
- b. Meer fijnmazig waardeverliespercentage door schade

### Globale aanpak:

- Opnieuw uitvoeren van de in 2014 uitgewerkte berekening die ten grondslag ligt aan het huidige waardeverlies-percentage.
- In samenwerking met Stichting VbV.
- Onderzoeken mogelijkheden fijnmazigheid door analyse en gebruikmaking andere bronnen.

# Aanpak en verantwoording

Het onderzoek is gestart in mei 2021. In eerste instantie is gebruik gemaakt van de data van RDC, Autotelex en Stichting VbV.

In september 2021 zijn de eerste resultaten besproken met de begeleidingscommissie. De begeleidingscommissie bestaat uit vertegenwoordigers van de Belastingdienst, BOVAG, DRZ, FOCWA, Ministerie van Financiën, RDW en RAI-Vereniging. De begeleidingscommissie heeft vervolgens een aantal opmerkingen geplaatst.

Naar aanleiding van de opmerkingen en suggesties van de begeleidingscommissie zijn nadere analyses gemaakt en is bovendien geïnventariseerd of en welke extra bronnen er kunnen worden gebruikt. De data van JP Cars is vervolgens toegevoegd aan het onderzoek om een beter beeld van de huidige occasion markt te krijgen. Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met diverse branchepartijen om een betrouwbaar beeld te krijgen van het waardeverliespercentage bij schade.

De drie onderwerpen worden in het rapport onafhankelijk van elkaar behandeld. Per onderwerp wordt de aanpak beschreven, worden de marktcijfers geanalyseerd en gepresenteerd, indien relevant met een splitsing naar segmenten, en wordt een overzicht gegeven van conclusies en adviespunten.

## Bronnen:

### RDC AutoMotive Dashboard



RDC ondersteunt bedrijven in de mobiliteitssector met informatiediensten op het gebied van voertuigen en de voertuigmarkt. RDC AutoMotive Dashboard (AMD) biedt een geïntegreerd platform met databases en functionaliteit voor het analyseren van statistische automotive marktinformatie. De gegevens in de AutoMotive Dashboard databases zijn gebaseerd op de registraties en mutaties die worden vastgelegd in het Basis Kenteken Register van de RDW.

### JP Cars



JP Cars verzamelt door middel van algoritmes real-time grote hoeveelheden data over online verkoopprijzen, prijsaanpassingen, sta-dagen en verkoopaantallen van gebruikte auto's. De technologie is land- en taalafhankelijk waardoor marktwaardes, (toekomstige) restwaardes en courantheden van gebruikte auto's transparant, inzichtelijk en vergelijkbaar zijn.

### Autotelex



Autotelex is een onafhankelijke specialist in actuele, objectieve en betrouwbare waardebeoordelingen van individuele voertuigen en complete wagenparken. Autotelex is marktleider in motorvoertuiggegevens. De waarden in de Autotelex database gelden als norm bij waardebeoordeling voor duizenden professionals in de branche. Het maakt voor hen een afgewogen beslissing mogelijk, bijvoorbeeld bij inruil, verzekering, schade, import en export.

Beide partijen beschikken over realtime data van auto's die te koop staan op de Nederlandse markt. Deze data is gebruikt om een juiste afspiegeling van de huidige markt te krijgen. Voor dit onderzoek zijn circa 60.000 personenauto's die in juli 2021 te koop stonden geanalyseerd en verrijkt met handelswaarden van Autotelex. De jonge auto's met een kilometerstand onder de 3.000 km zijn bovendien vergeleken met 28.000 vergelijkbare auto's in de database van JP Cars.

### Stichting VbV



Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (afgekort VbV) is een gezamenlijk initiatief van alle Nederlandse schadeverzekeraars om voertuig-, vaartuig, werkmaterieel- en transportcriminaliteit te bestrijden.

1.

Herijking van de wettelijke  
forfaitaire afschrijvingstabel

# Aanpak

Voor gebruikte voertuigen mag de korting op de bruto bpm worden vastgesteld door afschrijving met een koerslijst, taxatierapport of forfaitaire tabel. De forfaitaire tabel is voor het laatst vastgesteld in 2012. In de tussentijd is de markt sterk veranderd. Naast een grote vraag naar occasions en een sterke groei van import de afgelopen jaren is de samenstelling van het wagenpark behoorlijk gewijzigd. De brandstofmix is anders, zo worden er veel minder diesels verkocht en veel meer hybride en elektrische voertuigen. Tevens is de vraag naar SUV's sterk toegenomen. Al deze zaken zorgen ervoor dat het afschrijvingspatroon van gebruikte auto's de afgelopen 9 jaar is gewijzigd.

In dit onderzoek is gekeken naar het afschrijvingsverloop van personen- en bestelauto's. Om een goed inzicht te krijgen in de markt(ontwikkelingen) en de afschrijving van auto's is de markt op twee manieren benaderd:

- Ten eerste is gekeken naar de ontwikkeling van de afschrijving van occasions in 2012 en in 2021 op basis van normkilometerstanden. Hiervoor is op basis van huidige en historische data van Autotelex gekeken naar het afschrijvingsverloop van occasions gesplitst naar autosegment. De normkilometerstanden zijn vaste gemiddelde kilometerstanden die Autotelex gebruikt bij een auto van een bepaalde leeftijd. Per autosegment is vervolgens een afschrijvingscurve voor 2012 en 2021 gemaakt. Het totaal gemiddelde is bepaald door een weging toe te passen naar de samenstelling van het huidige wagenpark en het wagenpark in 2012.
- Ten tweede zijn circa 60.000 personenauto's, die in juli 2021 te koop stonden, geanalyseerd. Dit is een totale afspiegeling van de markt, met daarin alle autosegmenten en alle brandstoffen/aandrijfsorten. Deze auto's zijn maximaal 10 jaar oud en hebben maximaal 200.000 km op de teller. Om deze voertuigdata op een zuivere en objectieve manier te kunnen vergelijken is de dataset verrijkt met meta-informatie (segment, nieuwprijs, brandstofsoort, etc.) en handelsprijzen van Autotelex. Verder is de dataset ook gematched met vergelijkbare voertuigen uit de database van JP Cars. Op deze manier ontstaan afschrijvingspatronen van de huidige markt en is segmentering naar autosegment, brandstofsoort en kilometerstand mogelijk.

**Opgemerkt moet worden dat voor auto's jonger dan 6 maanden weinig referentiedata beschikbaar is om een betrouwbare handelsprijs af te geven. Daarom worden de handelsprijzen van Autotelex pas vanaf een leeftijd van 6 maanden meegenomen in de analyses.**



# 1a. Analyse op basis van normkilometerstanden



# Afschrijvingscurves 2012, 2021 personenauto's

## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex, ongewogen gemiddelde

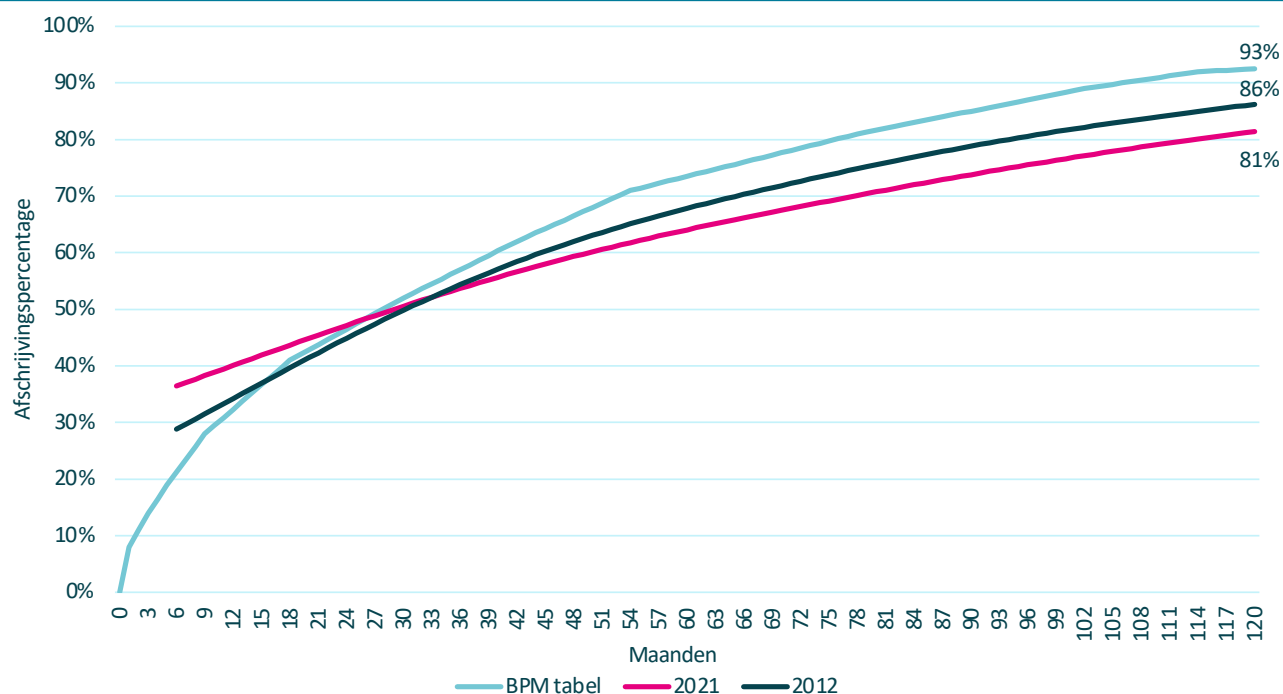
De grafiek hiernaast laat het afschrijvingspatroon uit 2012 en 2021 zien en tevens wordt de curve op basis van de huidige BPM-tabel getoond. Er is goed te zien dat de gemiddelde afschrijving van auto's is veranderd. In 2021 schrijven auto's in de eerste 30 maanden sneller af dan in 2012 en vanaf 40 maanden is de afschrijving minder groot. De curve van 2021 loopt duidelijk vlakker dan van 2012. Een auto van 120 maanden oud is gemiddeld voor 81% afgeschreven, in 2012 was dat nog 86%.

Ongewogen gemiddelde van de belangrijkste RDC segmenten\*:

Benzine: A (Aygo), B (Clio), C (Golf), D (Passat), E (A6), C-SUV (Niro) en D-SUV (XC60)

Diesel: D (Passat), E (A6), C-SUV (3008) en D-SUV (GLC)

\* Tussen haakjes staan voorbeeld modellen per segment



# Afschrijvingscurves 2012,2021 personenauto's

## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex, gewogen naar personenautopark (RDC)

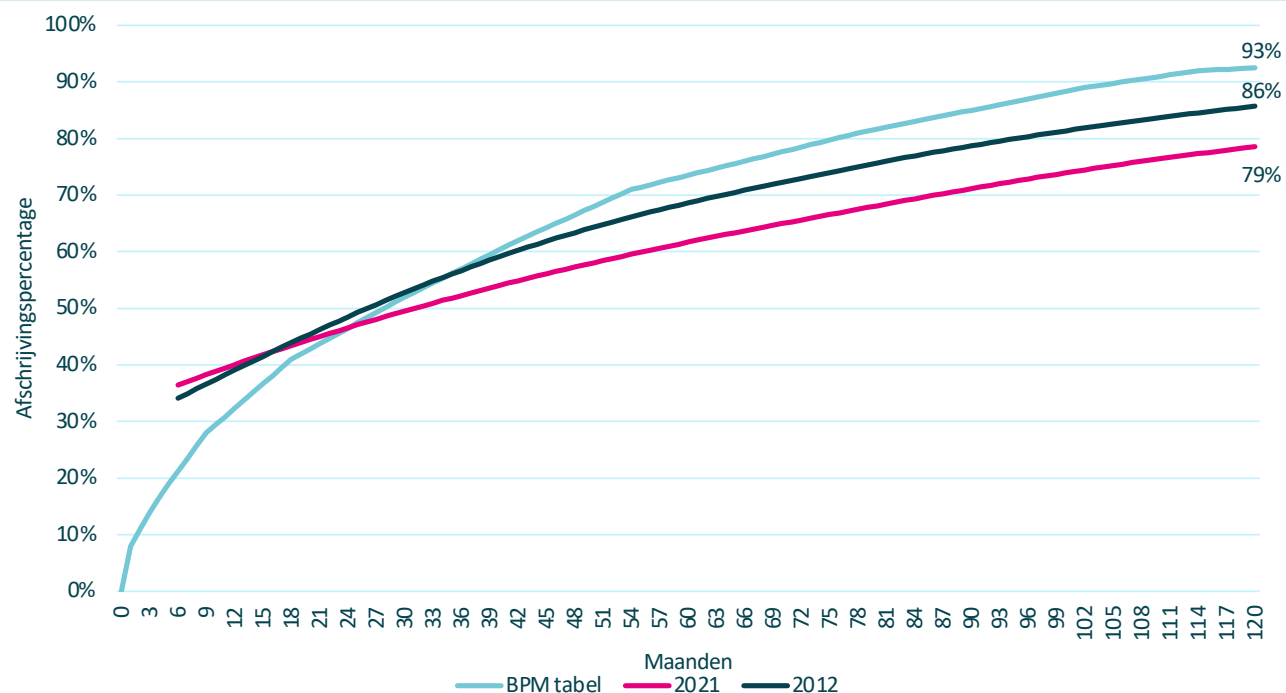
Naast het ongewogen gemiddelde is er tevens een gewogen gemiddelde berekend op basis van de wagenparksamenstelling in 2012 en in 2021. Met name de curve van 2021 laat een ander patroon zien. De eerste 20 maanden liggen de lijnen dicht bij elkaar, daarna is een lagere afschrijving zichtbaar dan in 2012. Het verschil na 120 maanden is hier dan ook groter dan bij het ongewogen gemiddelde.

Gewogen gemiddelde van de belangrijkste RDC segmenten \*:

Benzine: A (Aygo), B (Clio), C (Golf), D (Passat), E (A6), C-SUV (Niro) en D-SUV (XC60)

Diesel: D (Passat), E (A6), C-SUV (3008) en D-SUV (GLC)

\* Tussen haakjes staan voorbeeld modellen per segment



# Afschrijvingscurves 2012,2021 bestelauto's

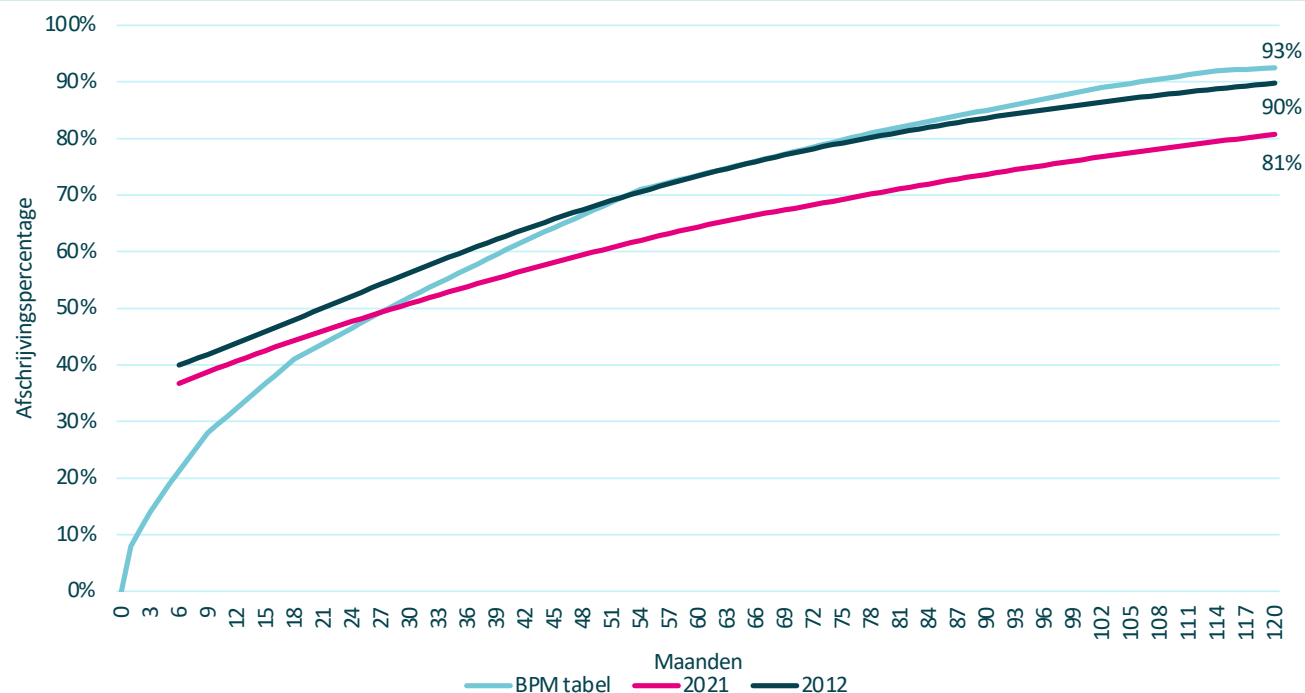
## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex, gewogen naar bestelautopark (RDC)

De afschrijvingscurve van bestelauto's lag in 2012 behoorlijk in lijn met de BPM tabel. Ook bij bestelauto's is duidelijk zichtbaar dat de afschrijvingscurve in 2021 aanzienlijk lager ligt dan in 2012. Het verschil is nog groter dan bij personenauto's.

Gewogen gemiddelde van de belangrijkste RDC segmenten\*:

Diesel: A (Caddy), B (Transporter) en C (Sprinter)

\* Tussen haakjes staan voorbeeld modellen per segment



# Afschrijvingscurves 2021 bestel- en personenauto's

## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex, gewogen naar personen- en bestelautopark (RDC)

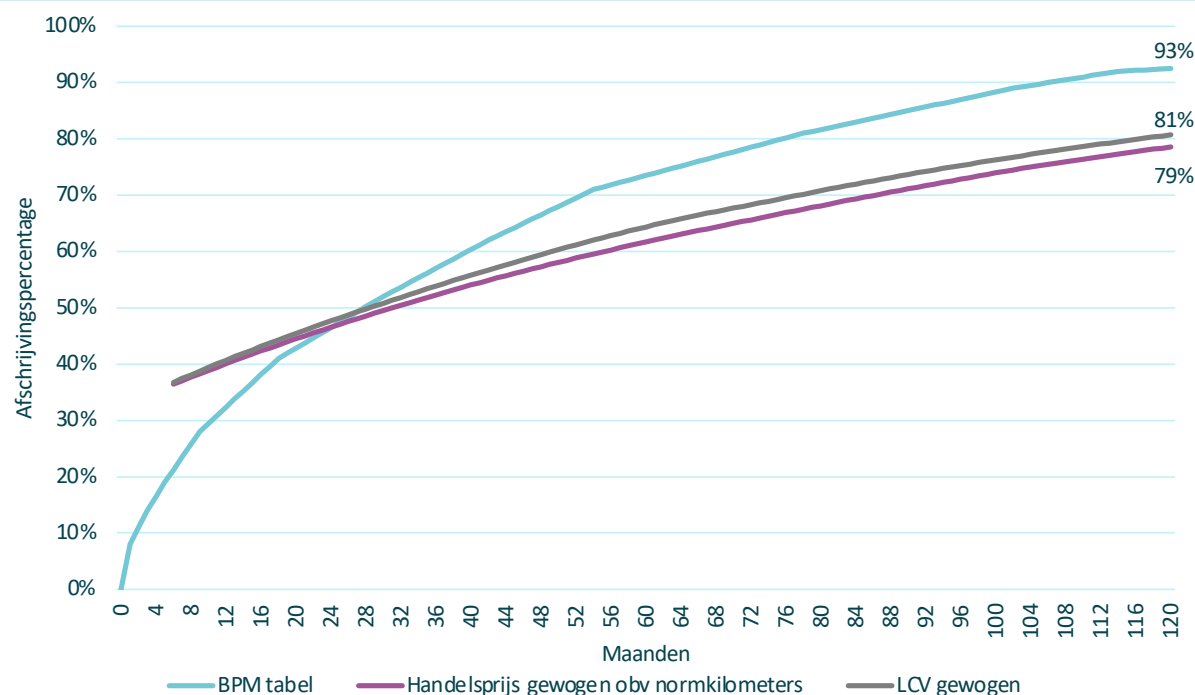
De afschrijvingscurves van bestel- en personenauto's liggen in 2021 dicht bij elkaar. Bestelauto's schrijven op de langere termijn iets meer af, maar het verschil is bij een auto van 10 jaar oud slechts 2 procentpunten.

Gewogen gemiddelde van de belangrijkste RDC segmenten\*:

Personenauto's: A (Aygo), B (Clio), C (Golf), D (Passat), E (A6), C-SUV (Niro) en D-SUV (XC60)

Bestelauto's: A (Caddy), B (Transporter) en C (Sprinter)

\* Tussen haakjes staan voorbeeld modellen per segment



# Afschrijvingscurves 2012, 2021 personenauto's naar segment

## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex

### A-segment benzine:

Het aanbod kleine auto's is de afgelopen jaren afgenomen. In 2021 valt slechts 12% van de nieuw verkochte auto's in dit segment, in 2012 was dat 24%.

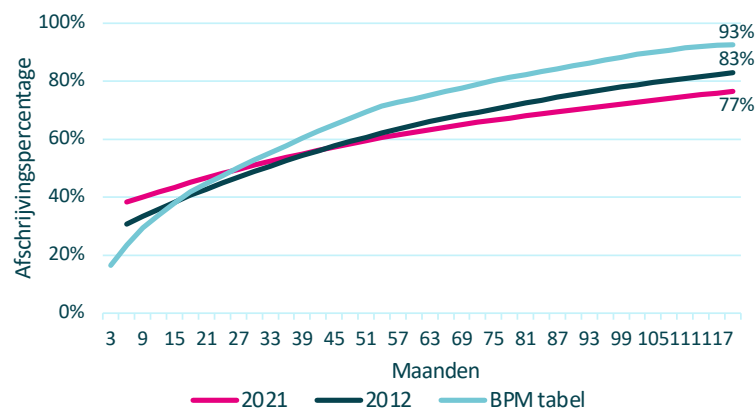
Ook de import van kleine auto's is afgenomen. A-segment auto's schrijven relatief weinig af. Al in 2012 lag het afschrijvingsverloop ver onder de BPM-curve

### B-segment benzine:

Een belangrijk segment voor import en verkoop gebruikt. Een kwart van de verkochte gebruikte auto's valt in dit segment. B-segment auto's schrijven iets meer af dan A-segment auto's en het verschil ten opzicht van 2012 is groter dan bij het A-segment.

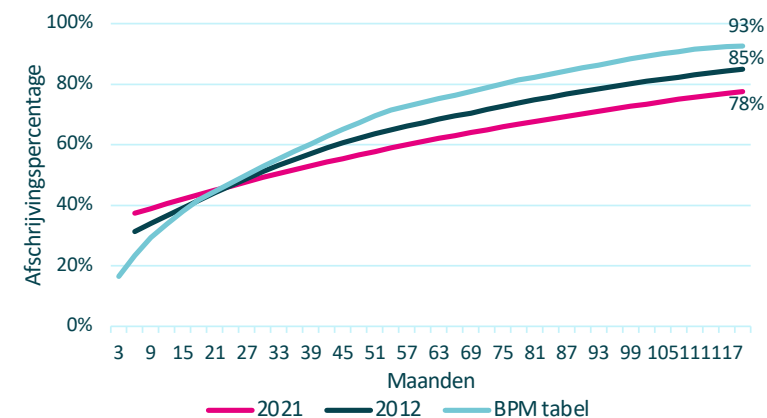
Bron marktaandeel: RDC

Afschrijving A-segment benzine (Aygo, Twingo)



% van totaal	2012	2021
Import	12%	8%
Verkoop gebruikt	15%	16%
Verkoop nieuw	24%	12%

Afschrijving B-segment benzine (Polo, Yaris)



% van totaal	2012	2021
Import	16%	18%
Verkoop gebruikt	25%	24%
Verkoop nieuw	25%	18%

# Afschrijvingscurves 2012, 2021 personenauto's naar segment

## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex

### C-segment benzine:

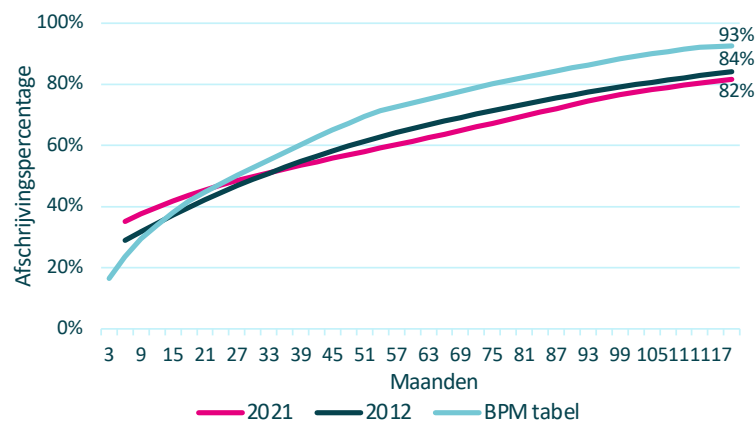
Populair segment dat iets inlevert ten opzichte van 2012. Echter nog wel goed voor 18% van de import. Deze auto's schrijven meer af dan A- en B-segment auto's. Verder is de afschrijvingscurve ten opzichte van 2012 slechts beperkt verschoven.

### C-SUV segment benzine:

9 jaar geleden was dit nog een klein segment, maar ondertussen het grootste segment in de nieuw verkopen. Ook een belangrijk segment voor de import en naar verwachting zal de vraag nog verder stijgen. C-SUV's zijn, dankzij hun populariteit, behoorlijk waardevast, vergelijkbaar met het A-segment.

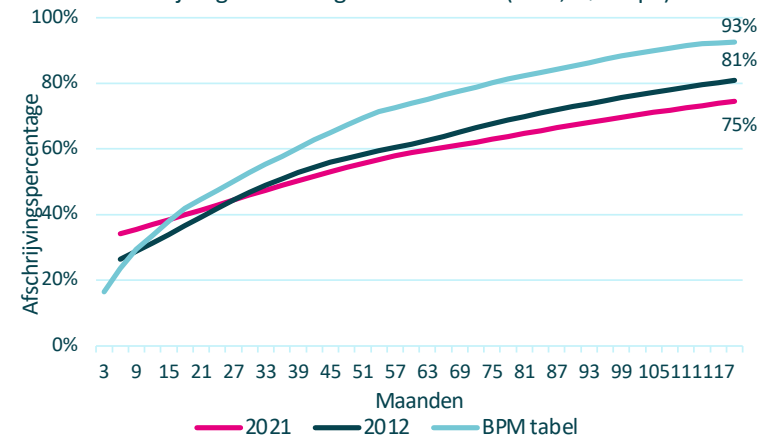
Bron marktaandeel: RDC

Afschrijving C-segment benzine (Golf, Focus)



% van totaal	2012	2021
Import	17%	18%
Verkoop gebruikt	22%	19%
Verkoop nieuw	20%	15%

Afschrijving C-SUV segment benzine (Niro, Qashqai)



% van totaal	2012	2021
Import	3%	18%
Verkoop gebruikt	2%	8%
Verkoop nieuw	5%	24%

# Afschrijvingscurves 2012, 2021 personenauto's naar segment

## a Data op basis van normkilometerstanden Autotelex

### D- en E-segment diesel:

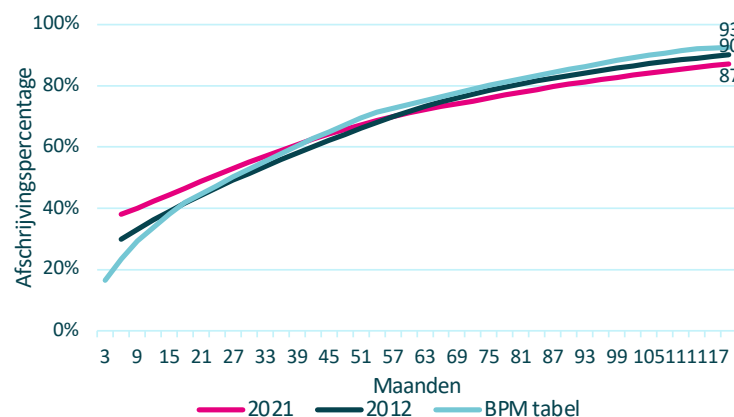
In het verleden een groot aandeel in de import. Diesels waren in het verleden populair om te importeren. Circa 39% van alle geïmporteerde auto's in 2012 was een diesel en nu is dat nog 10%. Een groot deel daarvan viel in het D- en E- segment; tegenwoordig vertegenwoordigen die segmenten nog maar een klein aandeel. De afschrijvingscurve van deze auto's komt het dichtst bij de BPM-curve.

### D- en E-segment benzine:

8% van de geïmporteerde auto's valt in dit segment. Grote auto's die relatief veel afschrijven, al zijn ze tegenwoordig waardevaster dan 9 jaar geleden.

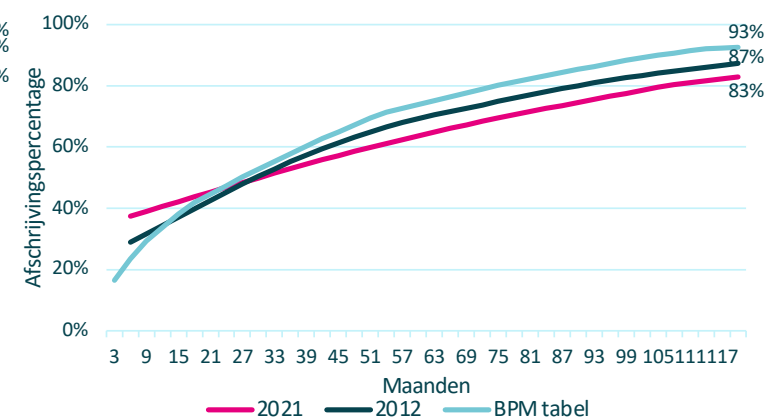
Bron marktaandeel: RDC

Afschrijving D+E-segment diesel (Passat, A6)



% van totaal	2012	2021
Import	15%	2%
Verkoop gebruikt	6%	2%
Verkoop nieuw	6%	0%

Afschrijving D+E-segment benzine (Passat, A6)



% van totaal	2012	2021
Import	10%	8%
Verkoop gebruikt	12%	10%
Verkoop nieuw	8%	8%

# 1b. Analyse op basis van online advertentiedata 1-7-2021



# Gemiddelde afschrijving op basis van handelsprijzen

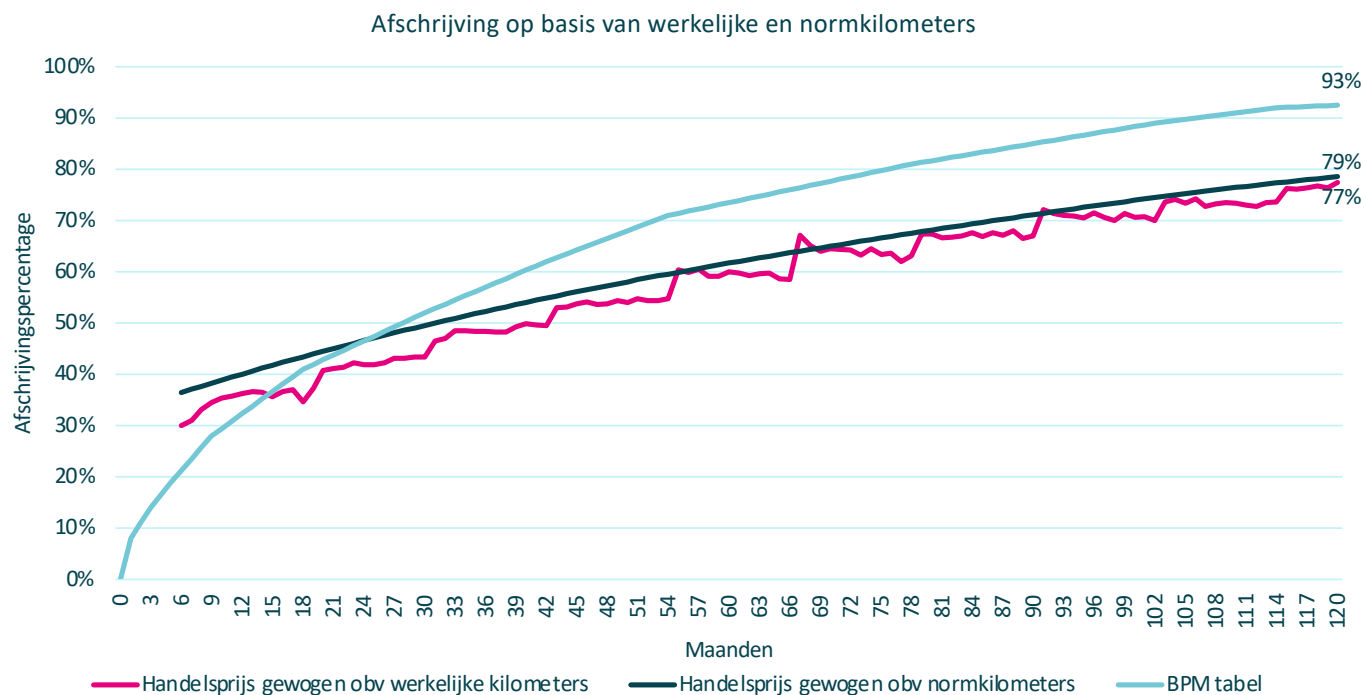
## b Online advertentiedata 1-7-2021

De afschrijvingscurve op basis van de online advertentiedata (roze lijn) ligt nog iets lager dan de curve op basis van normkilometers. Het grillige patroon geeft het effect van jaarovergangen aan. Het verschil tussen een auto van december of januari is groter dan tussen bijvoorbeeld een auto van januari en februari.

Gemiddelde op basis van 60.000 voertuigen van maximaal 10 jaar en 200.000 km die op 1-7-2021 te koop stonden.

Personenauto's  
Alle brandstoffen  
Alle segmenten

Voor auto's jonger dan 6 maanden is te weinig referentie data beschikbaar om een betrouwbare handelsprijs af te geven.



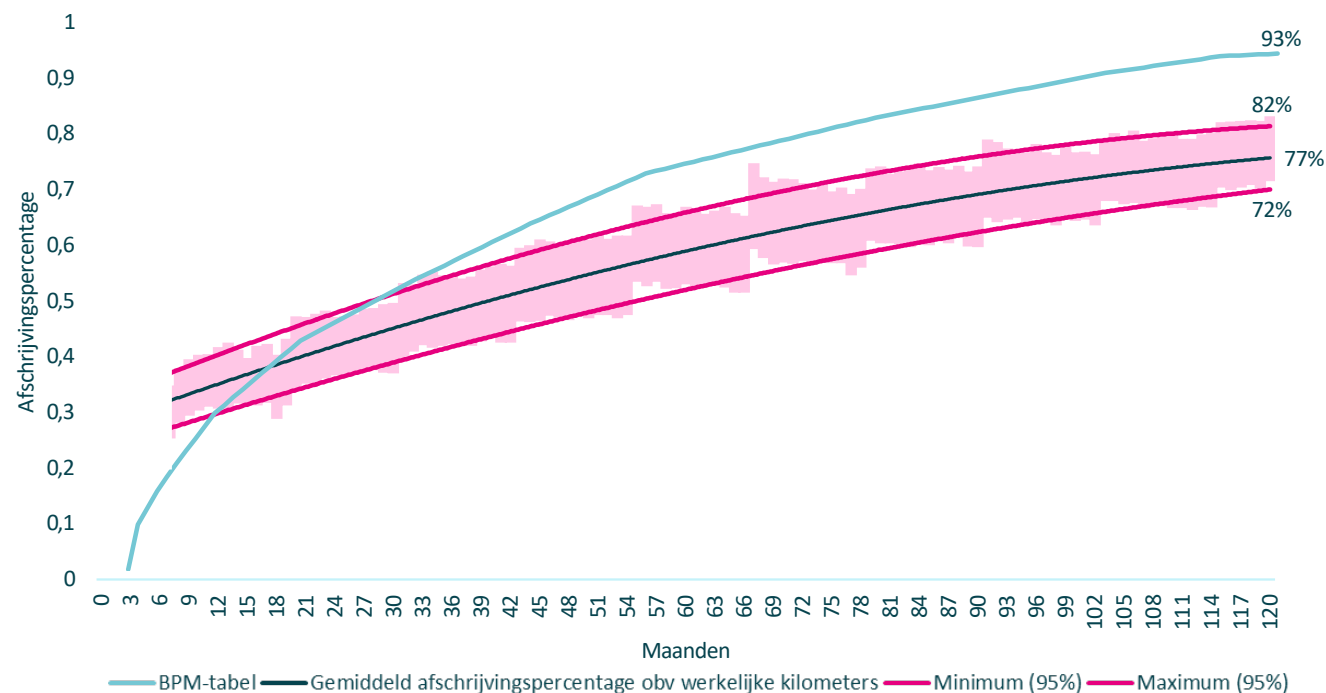
# Gemiddelde afschrijving op basis van handelsprijzen, variatie

## b Online advertentiedata 1-7-2021

Deze grafiek laat de variatie zien van de gemeten afschrijvingspercentages. 95% van de waarnemingen vallen binnen de roze lijnen. De donkerblauwe lijn is het gemiddelde.

De variatie wordt onder andere veroorzaakt door het type auto, brandstof, uitrusting en de kilometerstand.

Als wordt uitgegaan van de bovenste curve, zijn de afschrijvingspercentages toereikend voor nagenoeg alle auto's. Uitzonderingen daargelaten, maar daarvoor is het altijd mogelijk om op basis van de koerslijst het afschrijvingspercentage te berekenen.



# Gemiddelde afschrijving op basis van handels- en verkoopprijzen

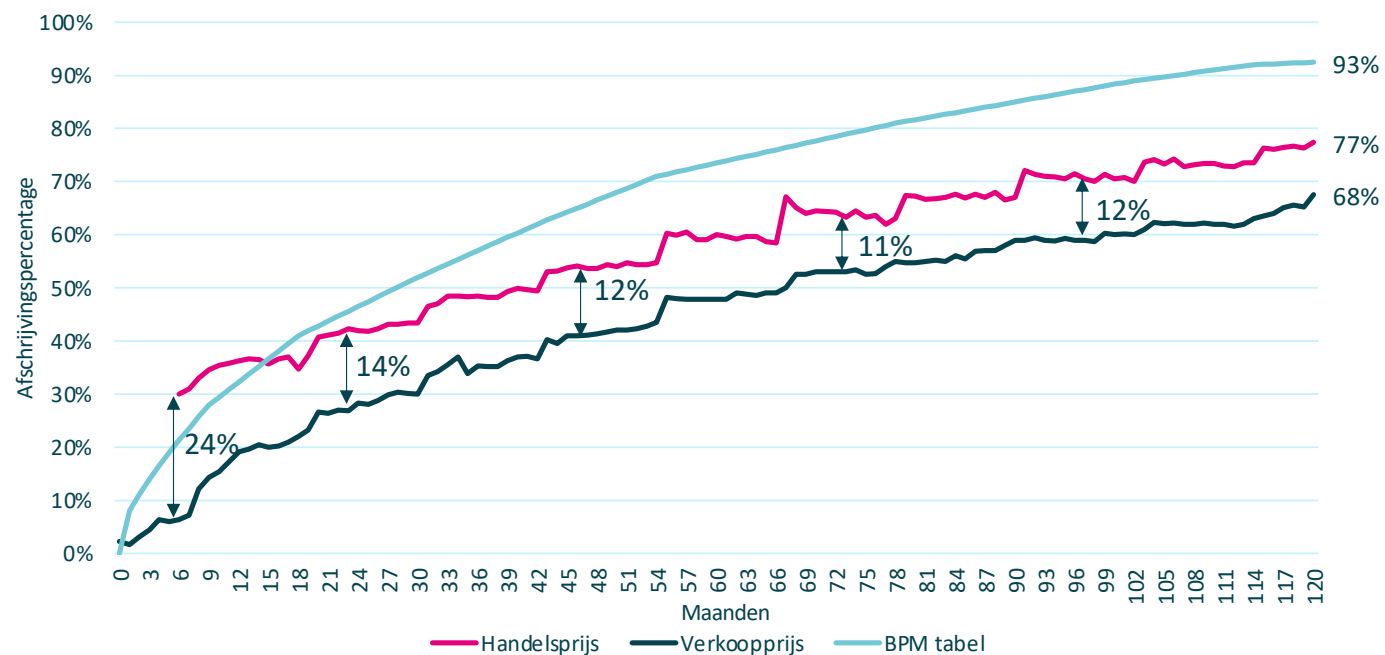
## b Online advertentiedata 1-7-2021

Worden vervolgens de verkoopprijzen naast de handelsprijzen geplaatst dan wordt duidelijk zichtbaar dat de curves vanaf 24 maanden behoorlijk parallel lopen. De eerste 24 maanden is het verschil groter.

Uit nadere analyse blijkt dat koerslijsten uitgaan van een relatief hoge afschrijving bij jonge auto's. Van auto's jonger dan 6 maanden is te weinig referentiedata beschikbaar voor betrouwbare handelsprijzen

Het advies is dan ook om voor de eerste 24 maanden de curve meer in lijn te laten lopen met de verkoopprijs.

In de huidige situatie is het gebruik van de koerslijst voor auto's jonger dan 15 maanden bijna in alle gevallen gunstiger dan de BPM-tabel.



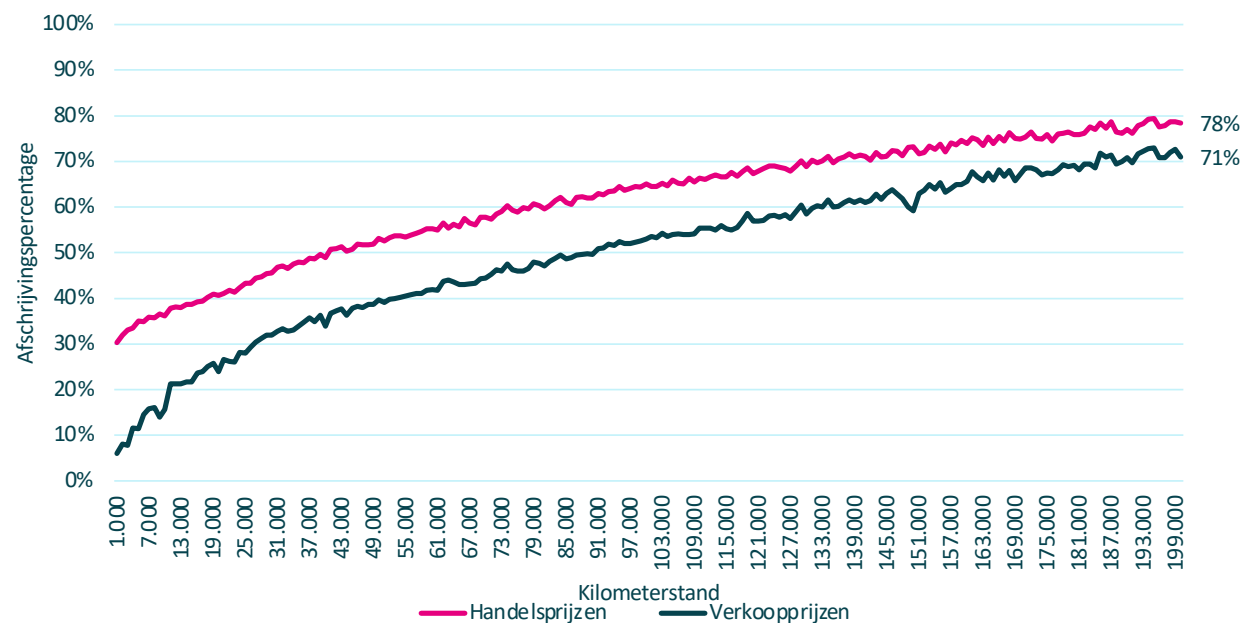
# 1C. Segmentatie op basis van online advertentie data

# Gemiddelde afschrijving op basis van handels- en verkoopprijzen naar gereden kilometers

## C Online advertentiedata 1-7-2021, segmentatie naar gereden kilometers

De huidige BPM-tabel houdt geen rekening met het aantal gereden kilometers. In de grafiek hiernaast wordt de afschrijvingscurve getoond op basis van de kilometerstand, onafhankelijk van de leeftijd van de auto. Tevens is te zien dat het verschil tussen de handelsprijs en verkoopprijs kleiner wordt naarmate de kilometerstand toeneemt.

Er is een sterke correlatie tussen kilometerstand en waarde van een auto.



# Gemiddelde afschrijving op basis van handelsprijzen naar brandstof en catalogusprijs

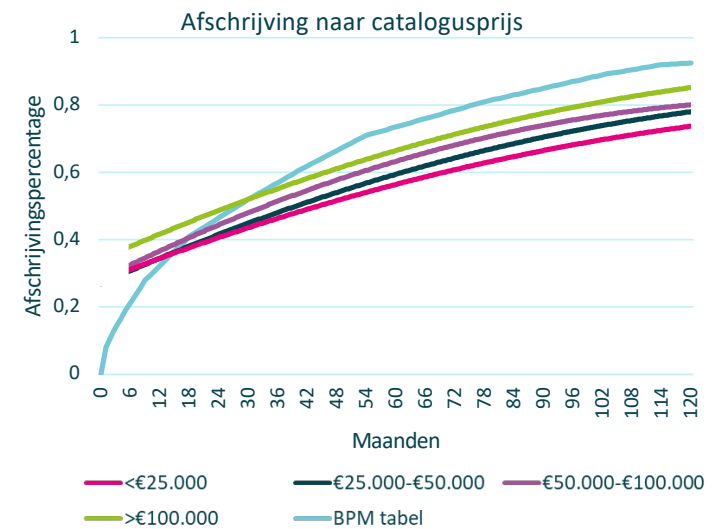
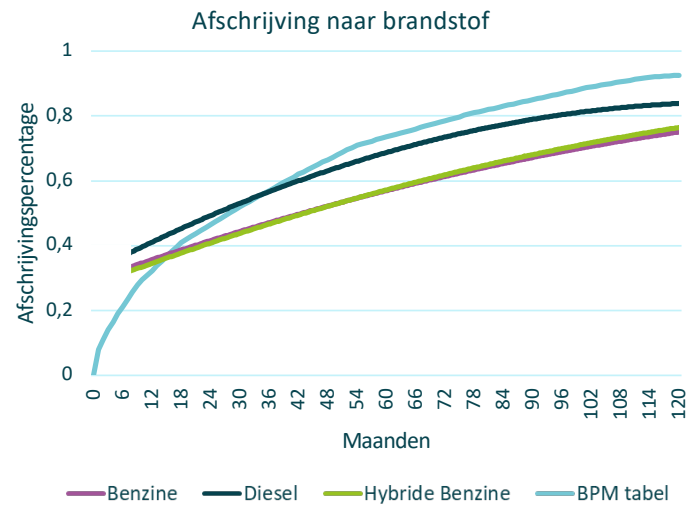
## C Online advertentiedata 1-7-2021, segmentatie naar brandstof en catalogusprijs

### Brandstof

Bij een uitsplitsing naar brandstof is duidelijk te zien dat diesel personenauto's meer afschrijven dan andere brandstoffen. De afschrijvingscurves van benzine en hybride zijn nagenoeg vergelijkbaar. Zoals eerder aangegeven is het aandeel diesel bij import en verkoop sterk aan het dalen. Elektrisch is niet opgenomen aangezien er weinig elektrische auto's ouder dan 3 jaar zijn.

### Catalogusprijs

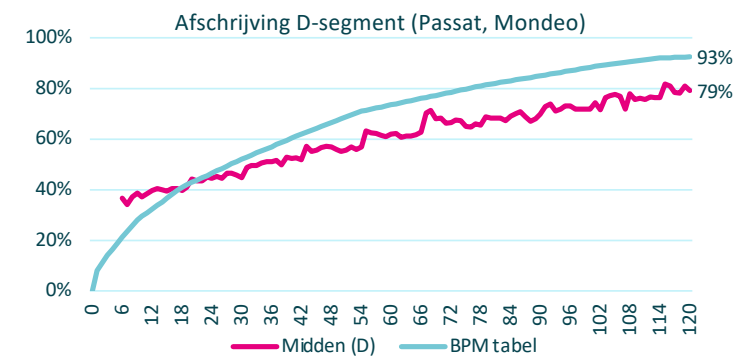
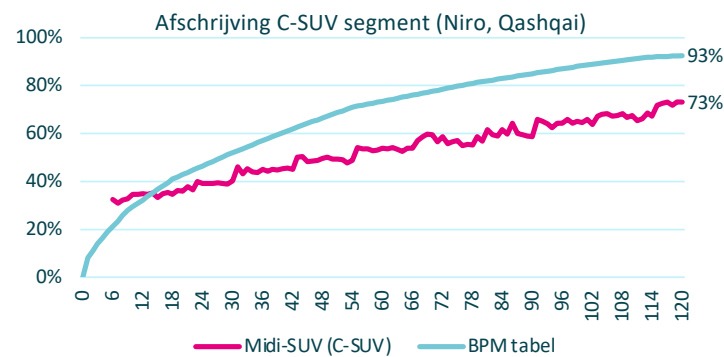
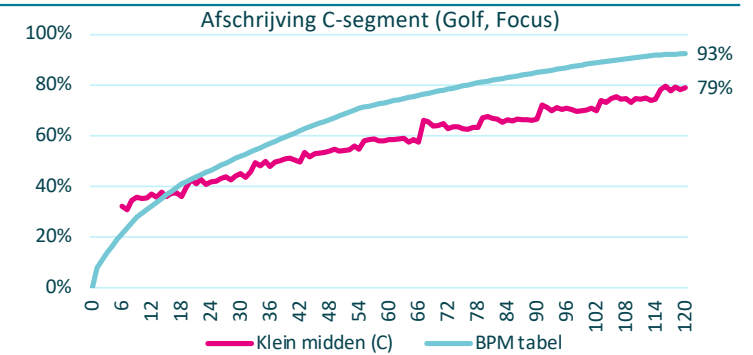
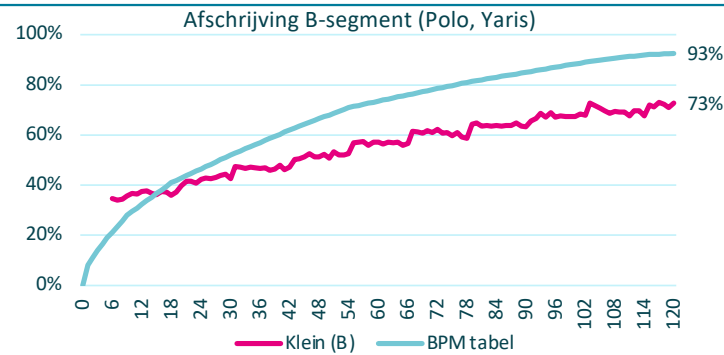
Auto's met een catalogusprijs van minder dan €25.000,- schrijven het minst af. Hoe hoger de catalogusprijs des te hoger de afschrijving.



# Gemiddelde afschrijving op basis van handelsprijzen naar segmenten

## C Online advertentiedata 1-7-2021, segmentatie naar autosegment

Zoals eerder aangegeven zijn er ook duidelijke verschillen tussen autosegmenten waarneembaar. A- B- en C-SUV auto's schrijven minder snel af dan C- en D- segment auto's



# 1d. Conclusies, opties en advies



# Conclusies

- In de afgelopen 9 jaar is de gemiddelde afschrijvingscurve van personen- en bestelauto's veranderd; auto's schrijven minder hard af.
- De vraag naar gebruikte auto's is veranderd, zowel op modelniveau als op brandstofniveau. Er is een toegenomen vraag naar SUV's ten koste van de traditionele hatchbacks en stations. Daarnaast is de brandstofmix anders dan 9 jaar geleden. De vraag naar diesels is sterk afgenomen en de vraag naar benzine en hybride auto's toegenomen.
- Er is momenteel een grote vraag naar occasions, dit zorgt er mede voor dat gebruikte auto's waardevaster zijn. Steeds minder particulieren kopen een nieuwe auto. Een deel kiest voor private lease, maar het grootste deel kiest voor een occasion.
- Import wordt steeds belangrijker. Steeds meer auto's worden geïmporteerd om aan de vraag naar occasions te voldoen. Daarnaast worden importauto's veel beter geaccepteerd door de consument dan in het verleden.
- D- en E-segment auto's, die in het verleden veel geïmporteerd werden zaten in 2012 qua afschrijving het dichtst bij de huidige BPM-afschrijvingscurve. Voertuigen uit deze segmenten vertegenwoordigen nu nog meer een klein deel van de import.
- Kleine (A- en B-segment) auto's en compacte SUV's (B-SUV en C-SUV) schrijven minder snel af dan andere segmenten en vertegenwoordigen ongeveer de helft van de import.
- Personen- en bestelauto's laten vergelijkbare afschrijvingscurves zien.
- De data op basis van normkilometerstanden laten een hogere afschrijving zien dan op basis van de online advertentiedata. Oorzaak hiervoor kan zijn dat de gemiddelde normkilometerstanden hoger liggen dan de praktijkkilometerstanden.
- De curve op basis van verkoopprijzen laat een ander patroon zien dan op basis van handelsprijzen. Met name de eerste 24 maanden wijken af. Aangenomen mag worden dat de marge bij jonge auto's hoger is dan bij oudere auto's, echter het verschil is nu heel groot.
- De koerslijst is in de meeste gevallen voor jonge auto's gunstiger. Voor auto's ouder dan een jaar is de BPM-tabel gunstiger.
- Auto's met een hoge catalogusprijs schrijven procentueel meer af dan auto's met een lage catalogusprijs.
- Kilometers spelen een belangrijke rol bij afschrijving van auto's. De huidige tabel gaat alleen uit van de leeftijd van een auto.
- Diesel personenauto's schrijven veel meer af dan benzine en hybride personenauto's. De afschrijvingscurves van benzine en hybride zijn vergelijkbaar.
- Tussen autosegmenten zijn verschillen waarneembaar, kleine auto's en SUV's schrijven minder af dan auto's uit het C- en E-segment. Het probleem met een verdeling naar segmenten is alleen dat het behoorlijk arbitrair is en dat niet alle partijen dezelfde indeling gebruiken.

# Opties en advies

Aanpassing van de huidige BPM-afschrijvingstabel is wenselijk aangezien de samenstelling van het wagenpark en het afschrijvingspatroon van occasions de afgelopen 9 jaar is veranderd. Er zijn verschillende mogelijkheden om tot een nieuwe afschrijvingstabel te komen.

## Optie 1: Correctie bestaande BPM-afschrijvingstabel

Bestaande tabel corrigeren op basis van de mutatie van de afschrijvingscurve in 2021 ten opzichte van 2012 op basis van normkilometerstand.

Nadeel: Normkilometers wijken af van de werkelijkheid, de huidige BPM-tabel wordt als basis gebruikt in plaats van een nieuwe BPM-afschrijvingstabel op basis van de huidige markt.

## Optie 2: Nieuwe BPM-afschrijvingstabel op basis van het gemiddelde van de huidige markt

Op basis van het gemiddelde van de huidige markt een nieuwe BPM-tabel ontwikkelen met een correctie voor jonge auto's.

Nadeel: Gemiddelde houdt niet rekening met uitzonderingen en kilometers, voor 50% van de auto's zal de koerslijst gunstiger uitvallen.

## Optie 3: Twee BPM-afschrijvingstabellen op basis van leeftijd en kilometers

Op basis van het gemiddelde van de huidige markt een nieuwe BPM-tabel ontwikkelen en daarnaast een tabel op basis van kilometers. Er kan dan gekozen worden voor de meest gunstige tabel.

Nadeel: Gebruik van meerdere tabellen maakt het complex en onoverzichtelijk.

## Optie 4: Nieuwe BPM-afschrijvingstabel op basis van 95% dekking van de huidige markt

De BPM-tabel baseren op de curve met de hoogste afschrijving bij 95% dekking van de markt met een correctie voor jonge auto's. Op deze manier wordt rekening gehouden met hogere kilometerstanden en met segmenten die meer afschrijven.

Nadeel: Auto's met een lage kilometerstand of uit waardevaste segmenten schrijven met deze tabel relatief veel af en hebben daardoor een groter BPM-voordeel. In de huidige situatie is dat overigens ook het geval.

## Optie 5: Nieuwe BPM-afschrijvingstabellen met segmentatie

Om zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid te komen is het mogelijk om verschillende BPM-tabellen te maken op basis van bijvoorbeeld prijsklasse, autosegment of brandstofsoort.

Nadelen: Gebruik van meerdere tabellen maakt het complex en onoverzichtelijk. Autosegmenten staan niet eenduidig vast en ook de daadwerkelijke catalogusprijs is niet vastgelegd en sterk afhankelijk van de uitvoering van de auto.

### Advies

Optie 4 sluit het meest aan bij de huidige situatie en voorkomt dat het systeem onnodig ingewikkeld wordt. Er zullen altijd uitzonderingen zijn, maar daarvoor zijn de koerslijsten en de mogelijkheden om auto's te laten taxeren.

Op de volgende pagina staat de BPM-tabel op basis van optie 4. Hierbij is een correctie doorgevoerd op jonge auto's tot 18 maanden op basis van de actuele verkoopprijzen. De koerslijsten zullen bij import tot 18 maanden meestal gunstiger zijn dan de BPM-tabel.

# Voorstel nieuwe BPM-tabel

## Huidige BPM-tabel

Is sinds het tijdstip waarop de auto of motor voor het eerst in gebruik is genomen, een periode voorbij van	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de 1e kolom
0 dagen tot 1 maand	0%	8,00%
1 maand tot 3 maanden	8%	3,00%
3 maanden tot 5 maanden	14%	2,50%
5 maanden tot 9 maanden	19%	2,25%
9 maanden tot 1 jaar en 6 maanden	28%	1,44%
1 jaar en 6 maanden tot 2 jaar en 6 maanden	41%	0,92%
2 jaar en 6 maanden tot 3 jaar en 6 maanden	52%	0,83%
3 jaar en 6 maanden tot 4 jaar en 6 maanden	62%	0,75%
4 jaar en 6 maanden tot 5 jaar en 6 maanden	71%	0,42%
5 jaar en 6 maanden tot 6 jaar en 6 maanden	76%	0,42%
6 jaar en 6 maanden tot 7 jaar en 6 maanden	81%	0,33%
7 jaar en 6 maanden tot 8 jaar en 6 maanden	85%	0,33%
8 jaar en 6 maanden tot 9 jaar en 6 maanden	89%	0,25%
Vanaf 9 jaar en 6 maanden	92%	0,08%

## Voorstel nieuwe BPM-tabel o.b.v. optie 4 95% dekking van de huidige markt

Is sinds het tijdstip waarop de auto of motor voor het eerst in gebruik is genomen, een periode voorbij van	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de 1e kolom
0 dagen tot 1 maand	0%	12,00%
1 maand tot 3 maanden	12%	4,00%
3 maanden tot 5 maanden	20%	3,50%
5 maanden tot 9 maanden	27%	1,50%
9 maanden tot 1 jaar en 6 maanden	33%	1,00%
1 jaar en 6 maanden tot 2 jaar en 6 maanden	42%	0,75%
2 jaar en 6 maanden tot 3 jaar en 6 maanden	51%	0,50%
3 jaar en 6 maanden tot 4 jaar en 6 maanden	57%	0,42%
4 jaar en 6 maanden tot 5 jaar en 6 maanden	62%	0,42%
5 jaar en 6 maanden tot 6 jaar en 6 maanden	67%	0,42%
6 jaar en 6 maanden tot 7 jaar en 6 maanden	72%	0,25%
7 jaar en 6 maanden tot 8 jaar en 6 maanden	75%	0,25%
8 jaar en 6 maanden tot 9 jaar en 6 maanden	78%	0,25%
Vanaf 9 jaar en 6 maanden	81%	0,19%

# BPM-tabellen op basis van opties 1,2 en 3

## BPM-tabel o.b.v. optie 1 Correctie bestaand BPM-afschrijvingstabel

Is sinds het tijdstip waarop de auto of motor voor het eerst in gebruik is genomen, een periode voorbij van	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de 1e kolom
0 dagen tot 1 maand	0%	8,00%
1 maand tot 3 maanden	8%	3,00%
3 maanden tot 5 maanden	14%	2,50%
5 maanden tot 9 maanden	19%	2,25%
9 maanden tot 1 jaar en 6 maanden	28%	1,33%
1 jaar en 6 maanden tot 2 jaar en 6 maanden	40%	0,67%
2 jaar en 6 maanden tot 3 jaar en 6 maanden	48%	0,67%
3 jaar en 6 maanden tot 4 jaar en 6 maanden	56%	0,67%
4 jaar en 6 maanden tot 5 jaar en 6 maanden	64%	0,42%
5 jaar en 6 maanden tot 6 jaar en 6 maanden	69%	0,42%
6 jaar en 6 maanden tot 7 jaar en 6 maanden	74%	0,33%
7 jaar en 6 maanden tot 8 jaar en 6 maanden	78%	0,33%
8 jaar en 6 maanden tot 9 jaar en 6 maanden	82%	0,25%
Vanaf 9 jaar en 6 maanden	85%	0,15%

## BPM-tabel o.b.v. optie 2 en 3 Gemiddelde van de huidige markt (leeftijd)

Is sinds het tijdstip waarop de auto of motor voor het eerst in gebruik is genomen, een periode voorbij van	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de 1e kolom
0 dagen tot 1 maand	0%	12,00%
1 maand tot 3 maanden	12%	4,00%
3 maanden tot 5 maanden	20%	3,50%
5 maanden tot 9 maanden	27%	1,25%
9 maanden tot 1 jaar en 6 maanden	32%	0,67%
1 jaar en 6 maanden tot 2 jaar en 6 maanden	38%	0,67%
2 jaar en 6 maanden tot 3 jaar en 6 maanden	46%	0,50%
3 jaar en 6 maanden tot 4 jaar en 6 maanden	52%	0,42%
4 jaar en 6 maanden tot 5 jaar en 6 maanden	57%	0,33%
5 jaar en 6 maanden tot 6 jaar en 6 maanden	61%	0,33%
6 jaar en 6 maanden tot 7 jaar en 6 maanden	65%	0,33%
7 jaar en 6 maanden tot 8 jaar en 6 maanden	69%	0,33%
8 jaar en 6 maanden tot 9 jaar en 6 maanden	73%	0,25%
Vanaf 9 jaar en 6 maanden	76%	0,24%

## BPM-tabel o.b.v. optie 3 Gemiddelde van de huidige markt (kilometers)

Heeft de auto of motor een kilometerstand van	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere 1.000 km die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de kilometerstand in de 1e kolom
3.000 km	0%	6%
5.000 km	12%	3,00%
10.000 km	27%	1,40%
20.000 km	41%	0,40%
50.000 km	53%	0,20%
100.000 km	63%	0,20%
150.000 km	73%	0,10%
200.000 km	78%	0,08%

2.

Definiëring nieuw of gebruikt

# Aanpak

In de Wet BPM is het onderscheid tussen nieuw of gebruikt van belang om een vermindering op de BPM te kunnen toepassen.

De kilometerstand bepaalt of er sprake is van een gebruikt motorrijtuig. Op basis van jurisprudentie blijkt dat de Hoge Raad in elk geval >3.000 km beoordeelt als gebruikt. Het Hof Amsterdam hanteert echter een grenswaarde van 1.000 kilometer.

In dit onderzoek is in eerste instantie gekeken naar het afschrijvingsverloop van circa 4.000 personenauto's met minder dan 10.000 km op de teller. En vervolgens is nader gekeken naar auto's met minder dan 3.000 km op de teller. Om een goed beeld te krijgen van de markt en de afschrijving van auto's is de markt op twee manieren benaderd:

- In eerste instantie zijn circa 4.000 unieke personenauto's met minder dan 10.000 km die in juli 2021 te koop stonden nader geanalyseerd en vervolgens is ingezoomd op 1.100 unieke auto's met minder dan 3.000 km op de teller. Waarbij de prijzen waarvoor de auto's werden aangeboden zijn vergeleken met de originele catalogusprijzen. Elektrische auto's zijn niet meegenomen. Er is bewust gekozen om van elk model slechts één uitvoering mee te laten tellen om te voorkomen dat bepaalde uitvoeringen waar meerdere auto's in grote partijen worden aangeboden te zwaar meetellen. De analyse van deze data wordt op de volgende pagina's aangeduid als '**praktijk**'.
- Ten tweede zijn dezelfde 1.100 auto's in november 2021 vergeleken met circa 28.000 vergelijkbare modellen in het bestand van JP Cars. Dit zijn vergelijkbare auto's die te koop staan of kort geleden te koop stonden. Op basis van deze benchmark bepaalt JP Cars de verwachte verkoopprijs, de prijs waarvoor de auto's aangeboden kunnen worden. De verwachte verkoopprijs wordt berekend op basis van een voorgeschreven protocol waarin rekening wordt gehouden met o.a. merk, model, uitvoering, opties en de kilometerstand van de auto's waarmee vergeleken wordt. Daarnaast gaat de verwachte verkoopprijs uit van een gemiddelde verkoopprijs; 50% van de vergelijkbare auto's zal een beter aanbod zijn en 50% zal een minder goed aanbod zijn. De analyse van deze data wordt op de volgende pagina's aangeduid als '**verwachte verkoopprijs**'.



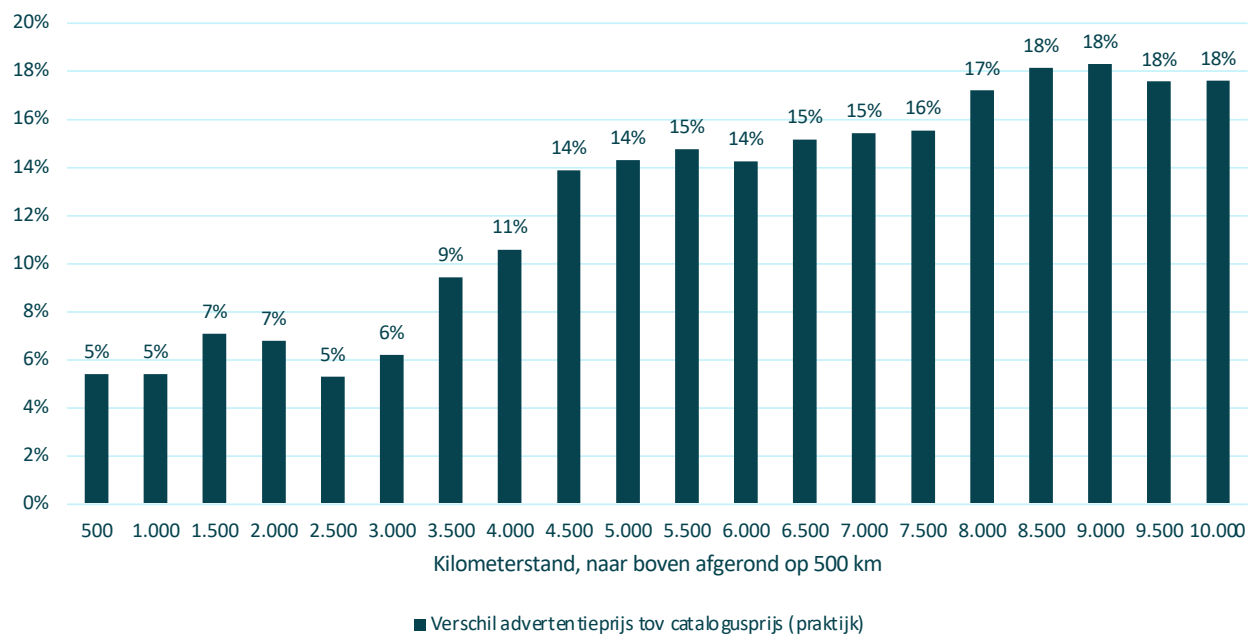
# 2a. Analyse nieuw vs. gebruikt op basis van geregistreerde auto's, <3.000 km

# Gemiddeld prijsverschil naar kilometerstand

## Online advertentiedata 1-7-2021, 4.000 unieke voertuigen, minder dan 10.000 km gereden (excl. EV's)

Uit de analyse van auto's met minder dan 10.000 km op de teller blijkt dat de auto's met minder dan 3.000 km op de teller gemiddeld 6% onder de catalogusprijs worden verkocht. Tussen de 3.500 km en 4.500 km gaat het verschil geleidelijk omhoog naar 14%. En tussen de 4.500 en 10.000 km loopt het percentage op tot circa 18%.

Analyse op basis van circa 4.000 unieke auto's die minder dan 10.000 km hebben gereden en op 1-7-2021 te koop werden aangeboden.



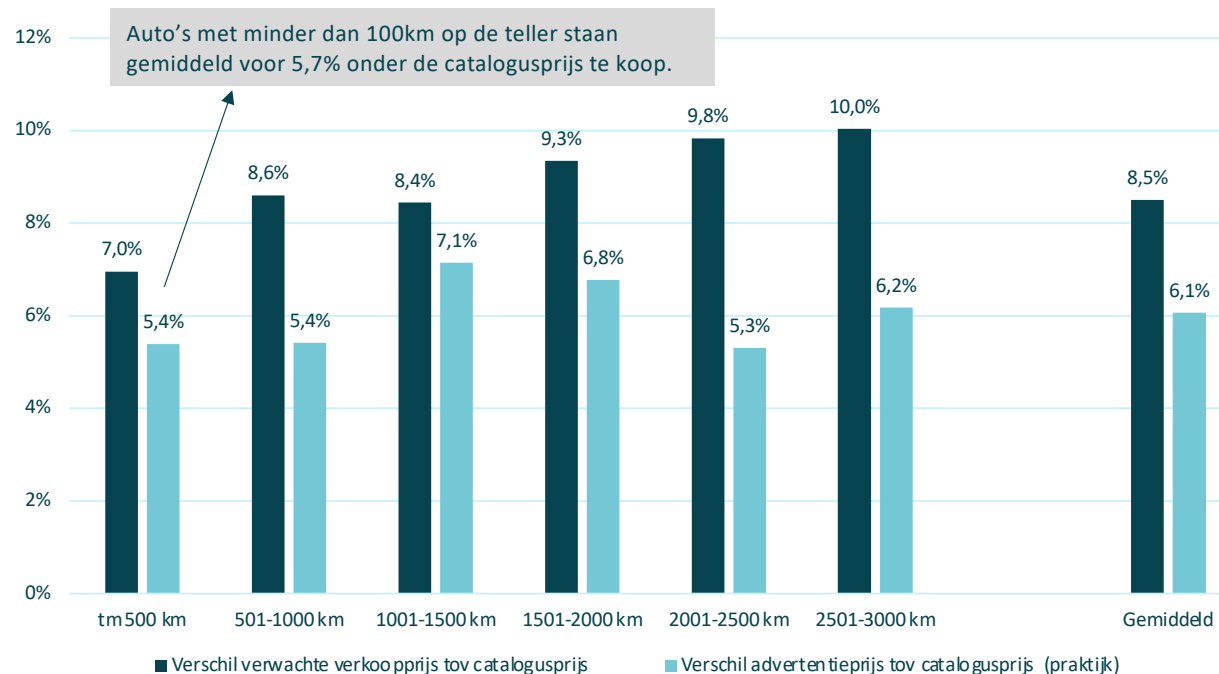


# Gemiddeld prijsverschil naar kilometerstand

## Online advertentiedata 1-7-2021, 1.100 unieke voertuigen, minder dan 3.000 km gereden (excl. EV's)

Uit de analyse van auto's met minder dan 3.000 km op de teller blijkt dat deze gemiddeld 6% onder de catalogusprijs worden verkocht. De verwachte verkoopprijzen liggen gemiddeld 8,5% onder de catalogusprijs van de auto. Auto's met minder dan 1.000 km worden gemiddeld 5,4% onder de catalogusprijs aangeboden. Auto's met minder dan 100 km op teller worden gemiddeld 5,7% onder de catalogusprijs aangeboden.

Analyse op basis van 1.100 unieke auto's die minder dan 3.000 km hebben gereden en op 1-7-2021 te koop werden aangeboden. Auto's zijn vervolgens in de database van JP Cars vergeleken met vergelijkbare auto's in de markt en op basis daarvan is een verwachte verkoopprijs afgegeven. Verwachte verkoopprijzen houden rekening met uitvoering, kilometerstand en leeftijd.

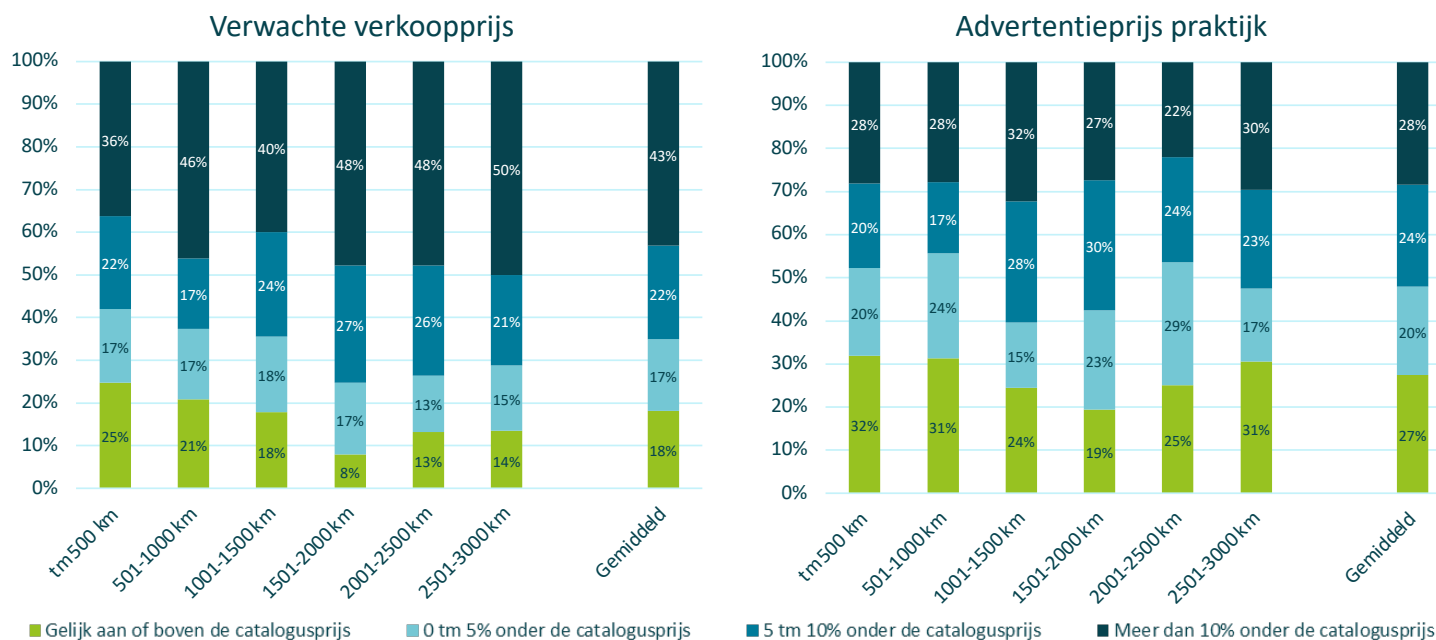


# Gemiddeld prijsverschil naar kilometerstand

Online advertentiedata 1-7-2021, 1.100 unieke voertuigen, minder dan 3.000 km gereden (excl. EV's)

18% van de 1.100 auto's hebben een verwachte verkoopprijs gelijk aan of zelfs boven de catalogusprijs en 17% een verwachte verkoopprijs die maximaal 5% onder de catalogusprijs zit. In werkelijkheid werd 27% aangeboden gelijk aan of boven de catalogusprijs en 20% maximaal 5% onder de catalogusprijs.

Ruim een kwart van de auto's met minder dan 3.000 km wordt voor meer dan 10% onder de catalogusprijs aangeboden. De overige auto's worden met een kleine korting aangeboden of zelfs boven de catalogusprijs. Dit laatste gebeurt momenteel vaker in verband met een tekort aan nieuwe auto's.

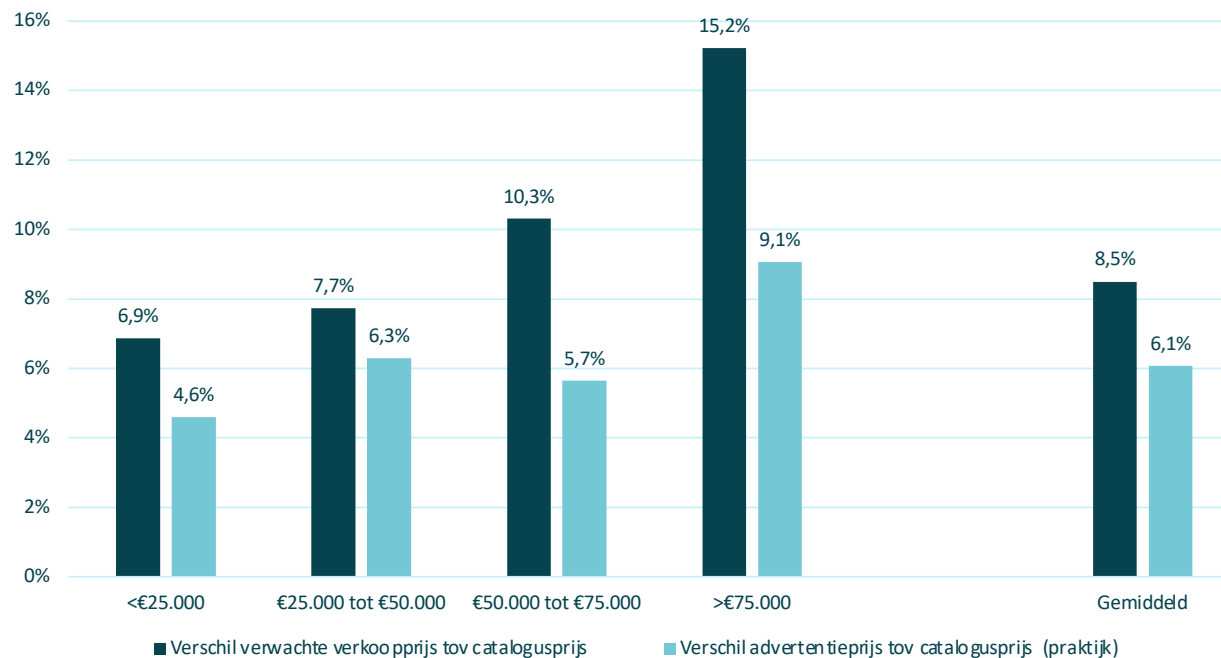


# Gemiddeld prijsverschil naar prijsklasse

Online advertentiedata 1-7-2021, 1.100 unieke voertuigen, minder dan 3.000 km gereden (excl. EV's)

Auto's met een cataloguswaarde van minder dan €25.000 en minder dan 3.000 km op de teller worden gemiddeld voor 4,6% onder de cataloguswaarde aangeboden. Auto's tussen de €25.000 en €75.000 worden gemiddeld 6% onder de cataloguswaarde aangeboden. Boven de €75.000 is het prijsverschil vaak groter.

Het gemiddelde prijsverschil op basis van de verwachte verkoopprijzen ligt iets hoger dan op basis van de advertentieprizen. Het grootste verschil is waarneembaar bij auto's boven de €75.000,-.

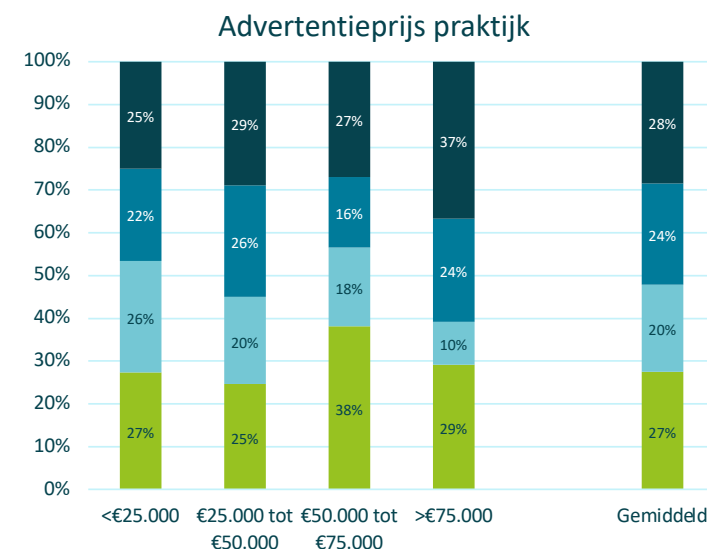
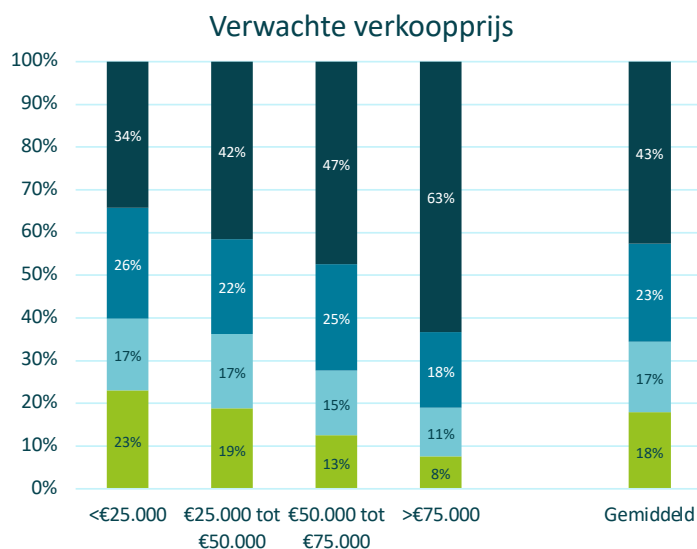


# Gemiddeld prijsverschil naar catalogusprijs

Online advertentiedata 1-7-2021, 1.100 unieke voertuigen, minder dan 3.000 km gereden (excl. EV's)

Bij met name auto's van boven de €75.000,- liggen de verwachte verkoopprijzen meer dan 10% onder de catalogusprijs. Auto's in een hogere prijsklasse schrijven meer af. Daarnaast is er in deze prijsklasse minder vergelijkingsmateriaal en worden auto's eerder vergeleken met dezelfde auto met een hogere kilometerstand.

De goedkopere auto's krijgen een verwachte verkoopprijs mee die dichterbij de catalogusprijs ligt. Maar in de praktijk zijn de verschillen kleiner. De grote vraag naar occasions en het tekort aan nieuwe auto's zorgt er in de huidige markt mede voor dat auto's een hogere verkoopprijs hebben dan geadviseerd.



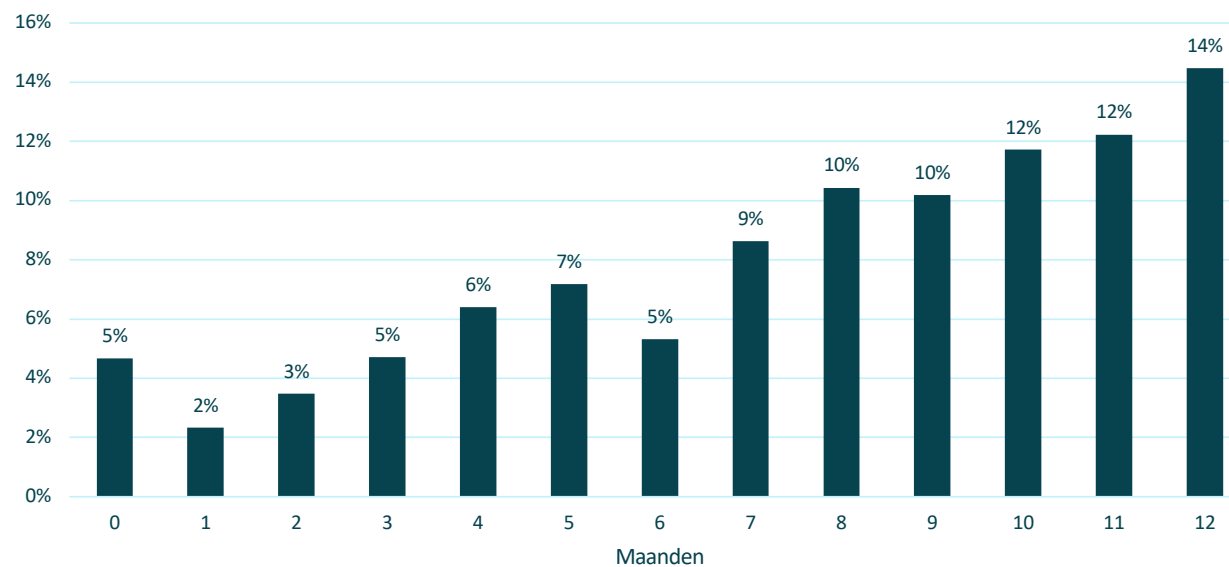
■ Gelijk aan of boven de catalogusprijs    
 ■ 0 tm 5% onder de catalogusprijs    
 ■ 5 tm 10% onder de catalogusprijs    
 ■ Meer dan 10% onder de catalogusprijs

# Gemiddeld prijsverschil naar leeftijd

Online advertentiedata 1-7-2021, 1.100 unieke voertuigen, minder dan 3.000 km gereden (excl. EV's)

Niet alleen de kilometerstand heeft invloed, ook de leeftijd speelt op den duur mee. Auto's ouder dan 6 maanden en minder dan 3.000 km worden met een groter prijsverschil aangeboden dan auto's van maximaal een half jaar oud met minder dan 3.000 kilometers.

Gemiddeld prijsverschil o.b.v. advertentieprijs (praktijk)



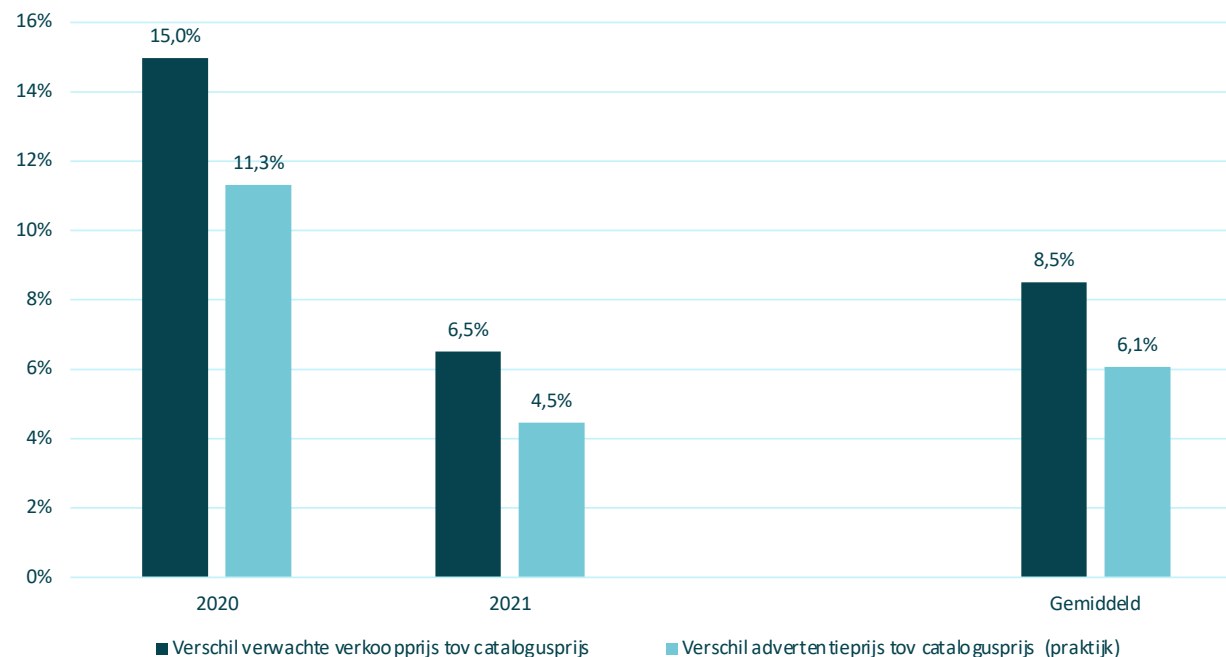
# Gemiddeld prijsverschil naar bouwjaar

Online advertentiedata 1-7-2021, 1.100 unieke voertuigen, minder dan 3.000 km gereden (excl. EV's)

Los van de kilometers heeft het bouwjaar veel invloed op de verkoopprijzen. Zodra een auto uit een vorig bouwjaar komt is de prijs aanzienlijk lager. Prijzen van auto's uit januari of juni van hetzelfde registratiejaar liggen dichterbij elkaar dan van een auto uit januari ten opzichte van december van het voorgaande jaar.

In de grafiek is te zien dat auto's met minder dan 3.000 km op de teller uit 2021 gemiddeld 4,5% onder de catalogusprijs worden aangeboden. Bij auto's uit 2020 is dat 11,3%.

Op de volgende pagina's worden de auto's die in 2021 zijn geregistreerd nader geanalyseerd.

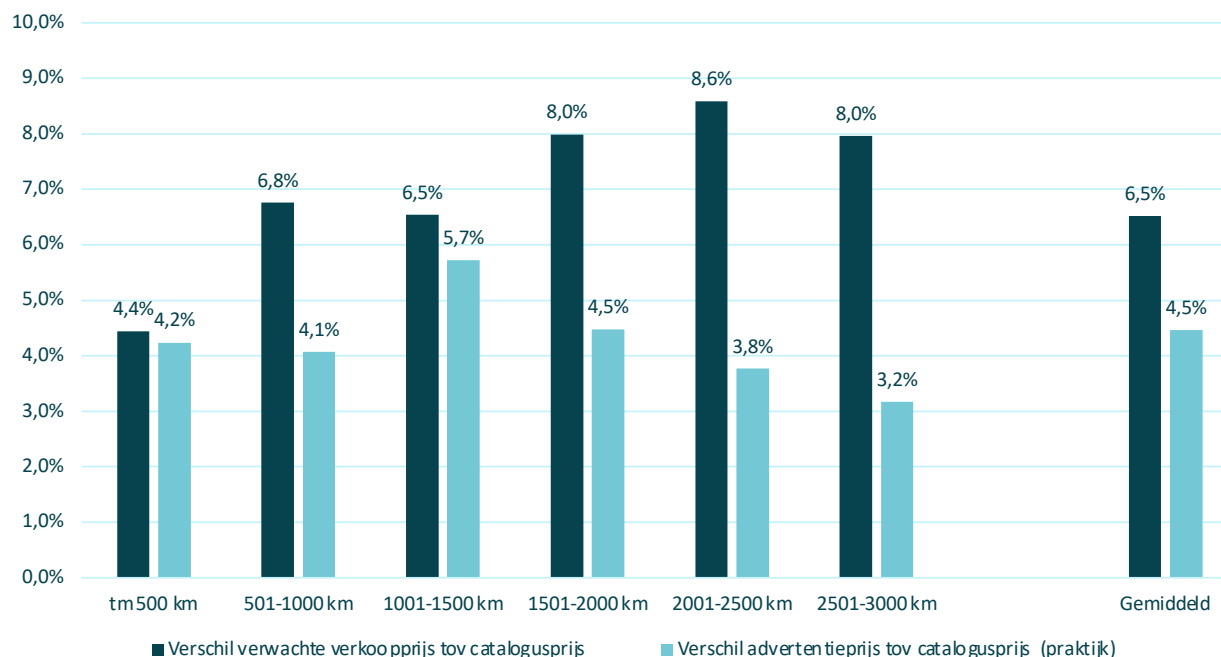


# Gemiddeld prijsverschil naar kilometerstand

Online advertentiedata 1-7-2021, 800 unieke voertuigen, <3.000 km gereden, bj 2021 (excl. EV's)

Auto's geregistreerd in 2021 met minder dan 3.000 km op de teller worden gemiddeld voor 4,5% onder de catalogusprijs aangeboden. De verschillen tussen auto's die nog geen 500 km hebben gelopen of bijna 3.000 km zijn klein. Bij de verwachte verkoopprijzen is een verschil waarneembaar tussen auto's met minder dan 1.500 kilometer op de teller en meer dan 1.500 kilometer op de teller.

Analyse op basis van 800 unieke auto's die minder dan 3.000 km hebben gereden, geregistreerd in 2021 en op 1-7-2021 te koop werden aangeboden. Auto's zijn vervolgens in de database van JP Cars vergeleken met vergelijkbare auto's in de markt en op basis daarvan is een verwachte verkoopprijs gegeven. Verwachte verkoopprijzen houden rekening met uitvoering, kilometerstand en leeftijd.

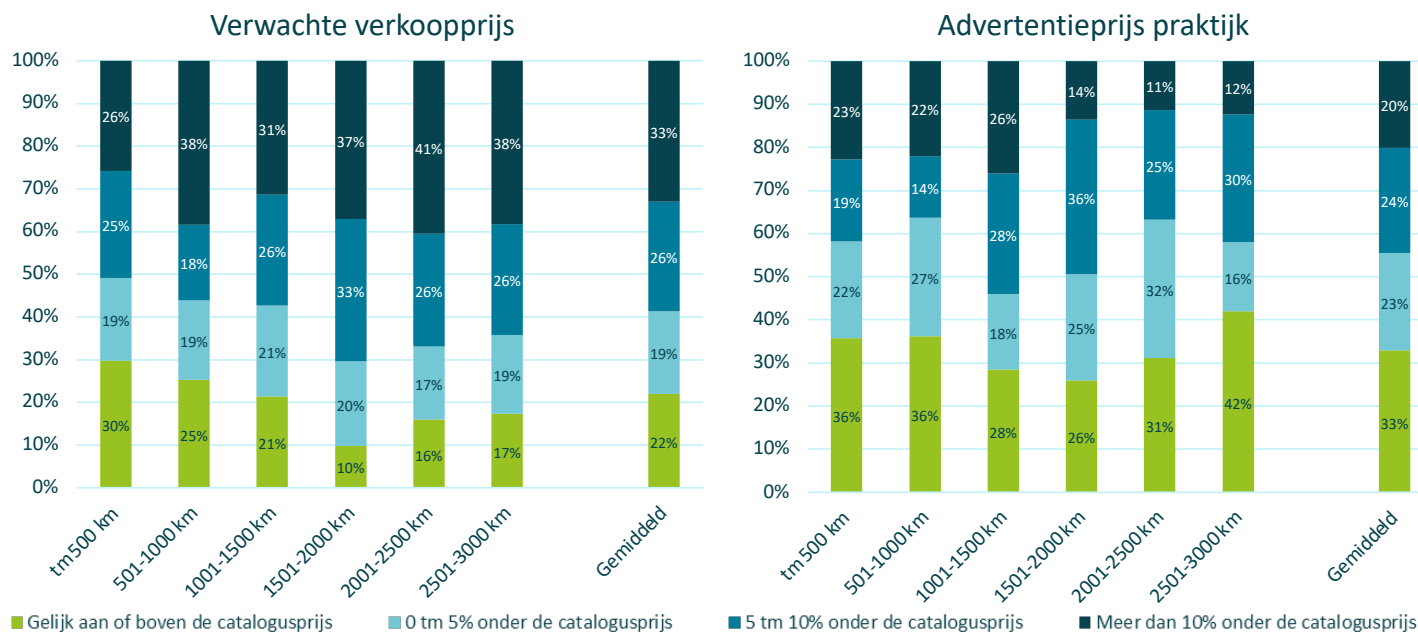


# Gemiddeld prijsverschil naar kilometerstand

Online advertentiedata 1-7-2021, 800 unieke voertuigen, <3.000 km gereden, bij 2021 (excl. EV's)

22% van de 800 auto's hebben een verwachte verkoopprijs gelijk aan of zelfs boven de catalogusprijs en 19% een verwachte verkoopprijs die maximaal 5% onder de catalogusprijs zit. In werkelijkheid werd 33% aangeboden tegen de catalogusprijs en 23% maximaal 5% onder de catalogusprijs.

Bijna 60% van de auto's met minder dan 3.000 km op de teller wordt aangeboden met maximaal 5% afwijking van de catalogusprijs. Zoals ook op de vorige pagina is aangegeven zijn de verschillen tussen de verschillende kilometerstanden niet groot.





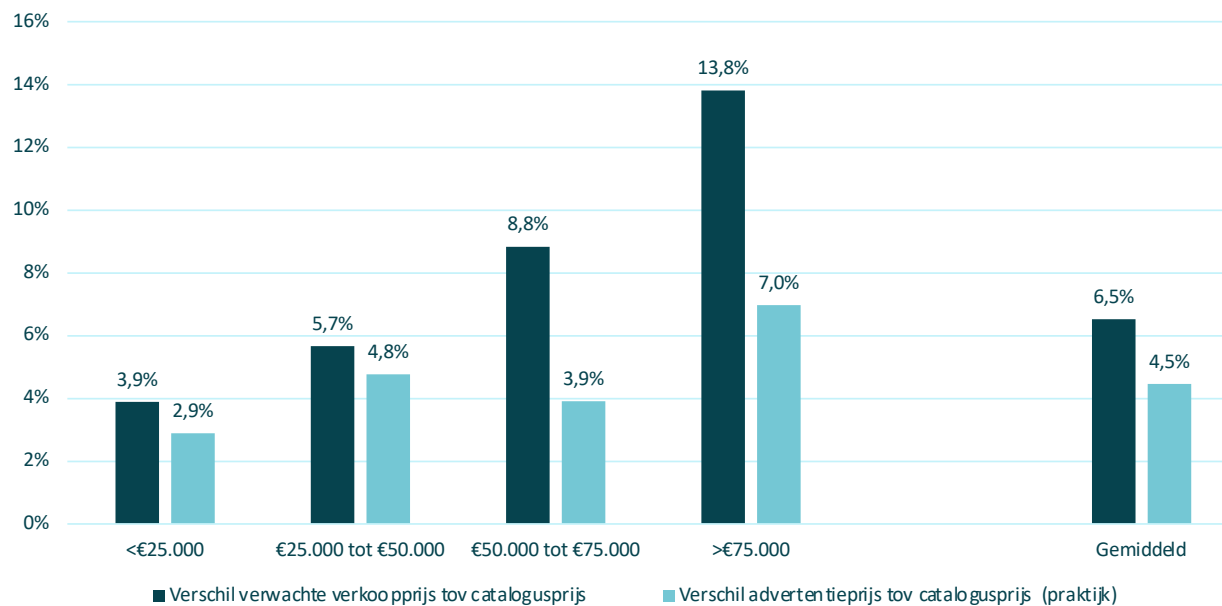
# Gemiddeld prijsverschil naar prijsklasse

Online advertentiedata 1-7-2021, 800 unieke voertuigen, <3.000 km gereden, bij 2021 (excl. EV's)

Auto's met een cataloguswaarde van minder dan €25.000 en minder dan 3.000 km op de teller uit 2021 worden gemiddeld voor 2,9% onder de cataloguswaarde aangeboden. Auto's tussen de €25.000 en €75.000 worden gemiddeld tussen de 4% en 5% onder de cataloguswaarde aangeboden. Boven de €75.000 is het prijsverschil gemiddeld 7%.

De prijsverschillen op basis van de verwachte verkoopprijzen liggen voornamelijk hoger bij auto's boven de €50.000,-. Het grootste verschil is waarneembaar bij auto's boven de €75.000,-.

Uit de data van RDC blijkt dat 62% van de geïmporteerde auto's uit bouwjaar 2021 vallen in de prijsklasse tussen de €50.000,- en €75.000,-.



Import bouwjaar  
2021 naar prijsklasse

2%

30%

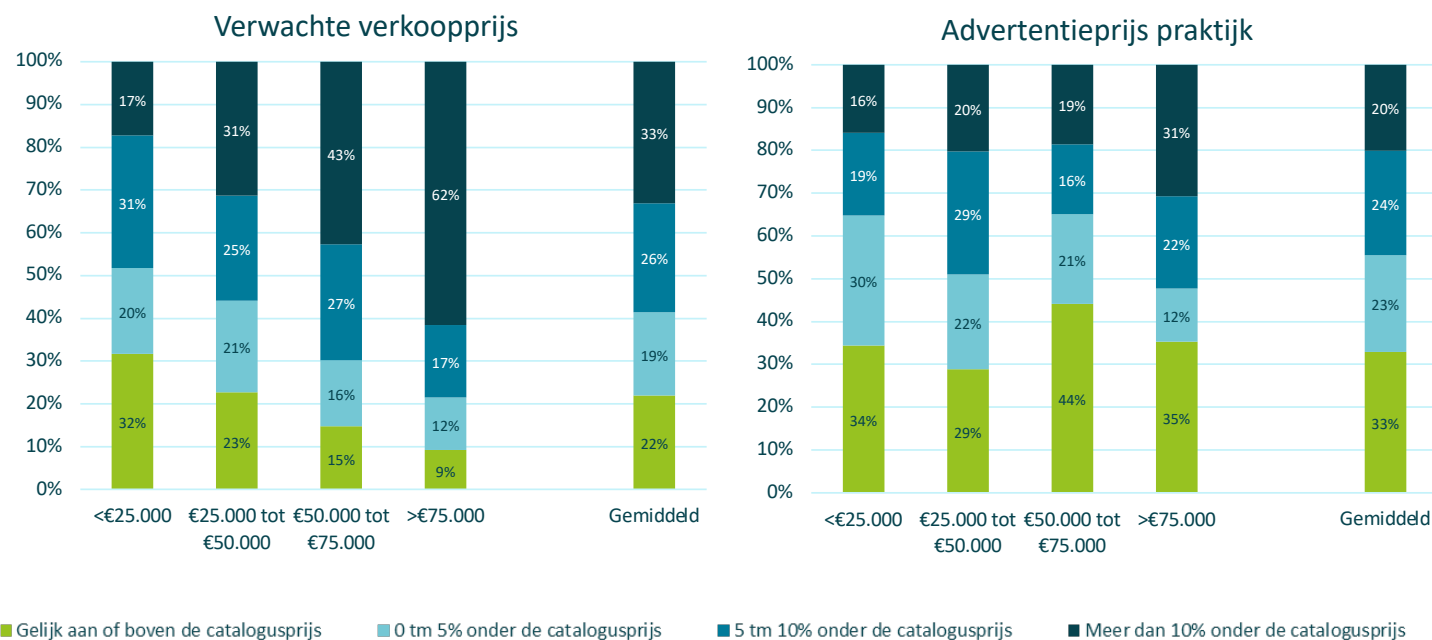
62%

6%

# Gemiddeld prijsverschil naar catalogusprijs

Online advertentiedata 1-7-2021, 800 unieke voertuigen, <3.000 km gereden, bj 2021 (excl. EV's)

Ook bij de auto's van bouwjaar 2021 krijgen met name auto's van boven de €75.000,- een verwachte verkoopprijs die meer dan 10% onder de catalogusprijs ligt. De goedkopere auto's krijgen een verwachte verkoopprijs mee die dichterbij de catalogusprijs ligt. In de praktijk zijn de verschillen in prijsklasse minder groot dan verwacht.



# 2b. Conclusies en advies

# Conclusies en advies

- Op basis van de praktijk data blijkt dat auto's tot en met 3.000 km voor gemiddeld 6,1% onder de catalogusprijs worden aangeboden. Vanaf 3.000 km neemt de afschrijving toe en vanaf 4.000 km is dit meer dan 10%.
- De verwachte verkoopprijs van auto's met minder dan 3.000 km, afgegeven door JP Cars, wijkt ook minder dan 10% af van de catalogusprijs, namelijk 8,5%. Aangezien de verwachte verkoopprijs tot stand komt door auto's te vergelijken met andere auto's die veelal ook iets meer hebben gereden is het logisch dat de verwachte verkoopprijs iets verder afwijkt van de catalogusprijs dan in praktijk zichtbaar is.
- Op basis van de verwachte verkoopprijzen, door de 1.100 auto's te vergelijken met 28.000 vergelijkbare auto's, wordt zichtbaar dat kilometers en leeftijd een lineair verband hebben met de afschrijving van de auto. Een auto met een kilometerstand van 3.000 krijgt gemiddeld een verwachte verkoopprijs mee die 10% onder de cataloguswaarde ligt. Bij een auto met 500 km is dat gemiddeld 7%.
- In de praktijk liggen de prijzen dicht bij elkaar en is er geen significant verschil waarneembaar tussen een auto met 500 km op de teller of 3.000 km.
- Bijna de helft van de auto's met minder dan 3.000 km op de teller wordt aangeboden tegen de catalogusprijs of maximaal 5% eronder.
- Duurdere auto's met een catalogusprijs van €75.000 of meer worden vaker met een hogere korting aangeboden dan goedkopere auto's. In 37% van de gevallen is de afschrijving meer dan 10%, bij de goedkopere auto's komt dat bij gemiddeld 27% voor.
- Ook bij auto's met minder dan 3.000 km op de teller heeft leeftijd invloed op de afschrijving van de auto. Dit verband is nagenoeg lineair.
- Er is een groot verschil waarneembaar op het moment dat de auto van een ander registratiejaar is. Auto's van 2020 met een lage kilometerstand hebben een aanzienlijke lagere prijs ten opzichte van de catalogusprijs dan auto's met de dezelfde kilometerstand van 2021. Auto's met een lage kilometerstand, tot 3.000 km, uit 2021 staan gemiddeld 4,5% onder de nieuwprijs te koop, terwijl auto's uit 2020 11,3% goedkoper zijn.
- Inzoomend op auto's uit 2021 blijkt dat er geen significante verschillen zijn in de prijsverschillen van auto's met bijna 3.000 km op de teller of nog geen 500 km.
- 62% van de geïmporteerde auto's uit bouwjaar 2021 heeft een catalogusprijs tussen de €50.000,- en €75.000,-. Deze groep wordt indien de kilometerstand onder de 3.000 km ligt voor gemiddeld 3,9% onder de catalogusprijs aangeboden.

## Conclusies en advies

Op basis van de huidige markt zijn er nauwelijks verschillen zichtbaar tussen de afschrijving van auto's die minder dan 1.000 km of die minder dan 3.000 km hebben gereden. Boven de 3.000 km neemt het prijsverschil ten opzichte van de catalogusprijs toe. Voor auto's met minder dan 3.000 km op teller speelt de leeftijd van de auto een rol. Auto's van een huidig bouwjaar en met minder dan 3.000 km worden gemiddeld voor 4,5% onder de cataloguswaarde aangeboden. Op basis van de verkoopprijzen kunnen deze auto's als nieuw worden beschouwd. Bij dure auto's boven €75.000,- is het verschil iets groter, deze auto's schrijven over het algemeen meer af. Advies is om voor de definitie nieuw/gebruikt de grens van 3.000 km te handhaven bij een maximale leeftijd van 12 maanden.

Opgemerkt moet worden dat de huidige markt, die zich kenmerkt door een tekort aan nieuwe auto's, invloed heeft op de prijzen van jong gebruikte auto's. Geadviseerd wordt om deze grenswaarden regelmatig te ijkten.

3.

Herijking waardeverliespercentage  
door schade

# Aanpak (1)

In de wetgeving over de BPM is een forfaitair waardeverliespercentage opgenomen dat is gerelateerd aan schadeherstelkosten. De gedachte is dat niet iedere euro schade leidt tot eenzelfde waardevermindering. Het forfaitaire percentage is in de wetgeving bepaald op 72% van het schadebedrag. Dat is een ervaringspercentage gebaseerd op cijfers van het Verbond van Verzekeraars, verzameld over twee jaren ter zake van alle merken, typen en leeftijden auto's. Het staat de belastingplichtige echter vrij bewijs te leveren van meer waardevermindering dan 72% van de herstelkosten. In plaats van 'waardeverliespercentage' wordt ook 'waarde-schaderatio' gebruikt.

Het huidige waardeverliespercentage is gebaseerd op een analyse uitgevoerd in 2014 door VbV op basis van data uit 2013 en 2014 afkomstig uit hun eigen database. De constatering destijds was dat de waardevermindering als gevolg van schade ten opzichte van de handelswaarde conform koerslijst, overeenkwam met gemiddeld 72% van de schadecalculatie. Achterliggende informatie is niet beschikbaar.

In 2019 heeft Stichting VbV voor intern gebruik opnieuw de analyse uitgevoerd. Eind 2021 hebben wij in het kader van de onderzoeksopdracht de originele dataset van 2019 én een nieuwe dataset met geactualiseerde data ontvangen. De analyses van beide datasets zijn op precies dezelfde manier uitgevoerd. Er worden dus appels met appels vergeleken. We hebben de door VbV berekende waarde-schaderatio van 2019 exact kunnen reproduceren. Daarnaast is er contact geweest met Focwa, Solera, VSV en andere deskundigen voor aanvullende informatie en duiding van de resultaten.

Op de pagina met conclusies wordt een aantal tekortkomingen van de gekozen methodiek benoemd.

## Proces:

- Stichting VbV heeft de beschikking over een bestand schadeauto's inclusief schadecalculatie én gerealiseerde opbrengst door verkoop
- De laatste 10.000 regels worden gebruikt voor de bepaling van het waardeverliespercentage (voor de meest actuele dataset: ingavedatum vanaf jan 2019 t/m aug 2021)
- Na verrijking met Autotelex handelsprijzen kan de berekening worden gemaakt:

$$\text{Waarde-schaderatio} = \frac{(\text{Waardevermindering} = \text{Handelswaarde conform koerslijst} - \text{Opbrengst})}{\text{Schadecalculatie}}$$



## Aanpak (2)

Grofweg zijn er drie interpretaties mogelijk voor de waardebepaling van voertuigen met schade:

### 1. De waarde van het voertuig is gebaseerd op de inkoopprijs

De waarde van een voertuig met schade komt overeen met de prijs die de markt voor dat voertuig (inclusief de schade) bereid is te betalen. Met andere woorden: de (markt)waarde is de prijs die voor het voertuig, in de staat zoals die op dat moment verkeert, is betaald.

*Voordeel: eenvoudige waardeberekening*

*Nadeel: Inkoopprijs is moeilijk objectief vast te stellen*

### 2. De waarde van het voertuig is gebaseerd op de handelswaarde conform koerslijst minus het schadebedrag

Het schadebedrag is door een schade-expert geautoriseerd en wordt bruto in mindering gebracht op de handelswaarde conform koerslijst.

*Voordeel: eenvoudige waardeberekening*

*Nadeel: schade-calculaties zijn niet altijd eenduidig vast te stellen, moeilijk verifieerbaar en daardoor arbitrair. In de praktijk is de handelswaarde veelal hoger dan de koerslijstprijs minus het schadebedrag.*

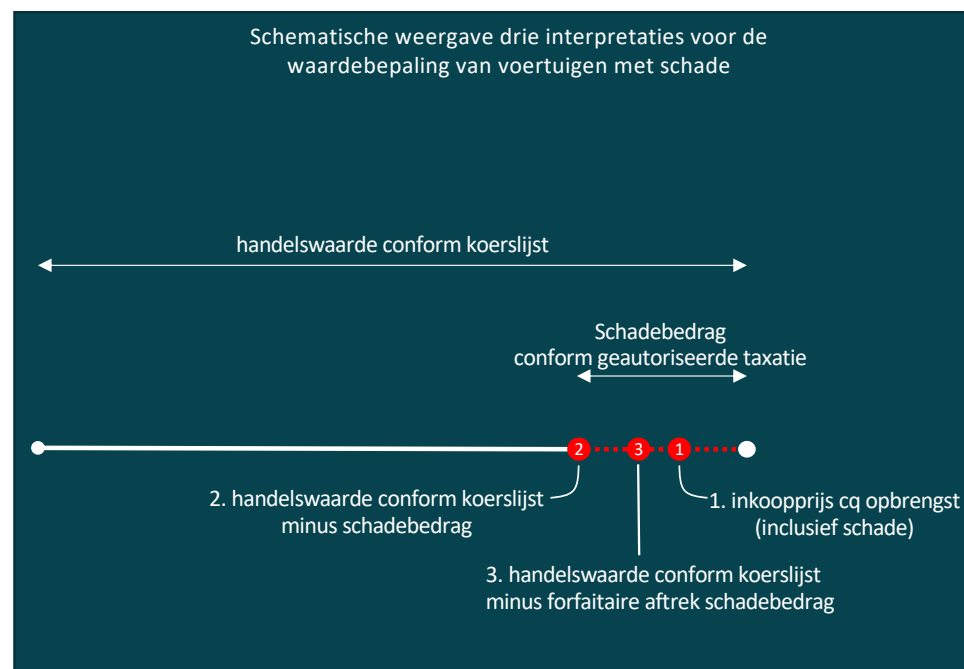
### 3. De waarde van het voertuig is gebaseerd op de handelswaarde conform koerslijst minus een forfaitaire aftrek van het schadebedrag

De forfaitaire aftrek wordt bepaald door de totale kosten die nodig zijn om het voertuig in dezelfde staat te brengen als een vergelijkbaar voertuig zonder schade (dus conform de condities die passen bij een vergelijkbaar voertuig zonder schade) zodat uiteindelijk de waarde van het voertuig gelijk is aan de handelswaarde conform koerslijst. In de praktijk blijkt dat de hoogte van het schadebedrag slechts gedeeltelijk tot een lagere (inkoop)waarde van een auto leidt.

*Voordeel: er wordt rekening gehouden met de praktijk – de opbrengst van schadeauto's is in de regel hoger dan de handelswaarde minus het totale bruto schadebedrag. Eenvoudige berekening door vast forfait.*

*Nadeel: schade-calculaties zijn niet altijd eenduidig vast te stellen, moeilijk verifieerbaar en daardoor arbitrair.*

De huidige regelgeving is gebaseerd op de derde interpretatie. De analyses (zowel in de vorige rapportage van 2014 als in deze rapportage op basis van recente cijfers) zijn daar eveneens op gebaseerd.



# 3a. Analyse schadeauto's 2019-2021



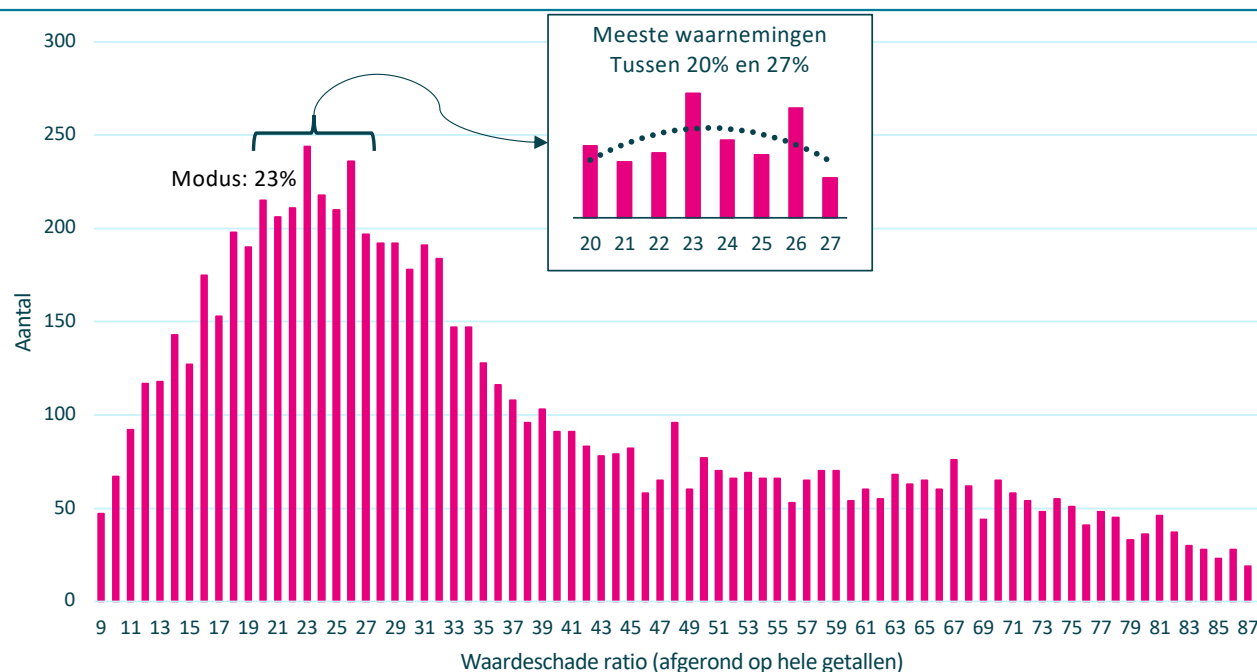
# Waarde-schaderatio (modus)

## VbV schadeauto's geel en grijs kenteken

Bij voorgaande berekeningen is de waarde-schaderatio bepaald door de vaakst voorkomende waarde in de dataset (de zogenaamde modus).

Nu liggen de meeste waarnemingen tussen de 20% en 27%. Als dezelfde methode wederom wordt toegepast op basis van 2021-data is de waarde-schaderatio 23%.

Analyse op basis van de laatste 10.000 voertuigen bekend bij VbV. Ruim 1.000 voertuigen waren niet bruikbaar in verband met het ontbreken van een schadecalculatie. Daarnaast zijn de extremen verwijderd (bovenste en onderste 5%). In totaal zijn er 7.750 voertuigen overgebleven.

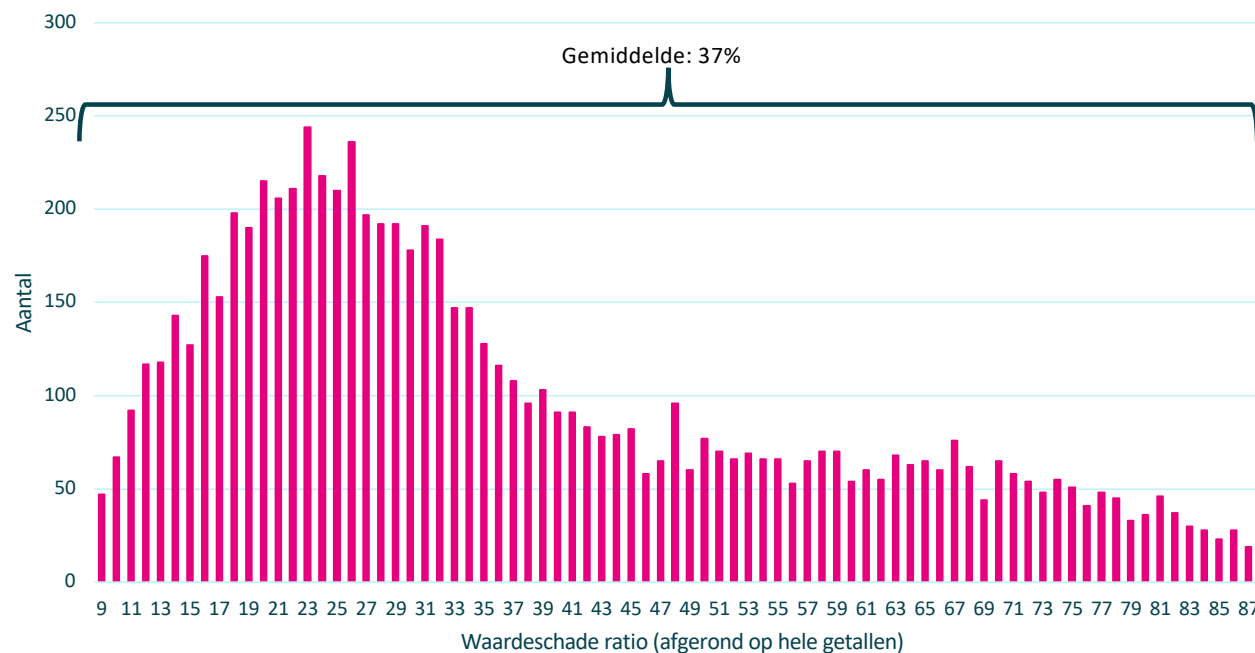


# Waarde-schaderatio (gemiddelde)

## VbV schadeauto's geel en grijs kenteken

Wordt er in plaats van de modus uitgegaan van het gemiddelde dan is de waarde-schaderatio 37%.

Analyse op basis van de laatste 10.000 voertuigen bekend bij VbV. Ruim 1.000 voertuigen waren niet bruikbaar in verband met het ontbreken van een schadecalculatie. Daarnaast zijn de extremen verwijderd (bovenste en onderste 5%). In totaal zijn er 7.750 voertuigen overgebleven.

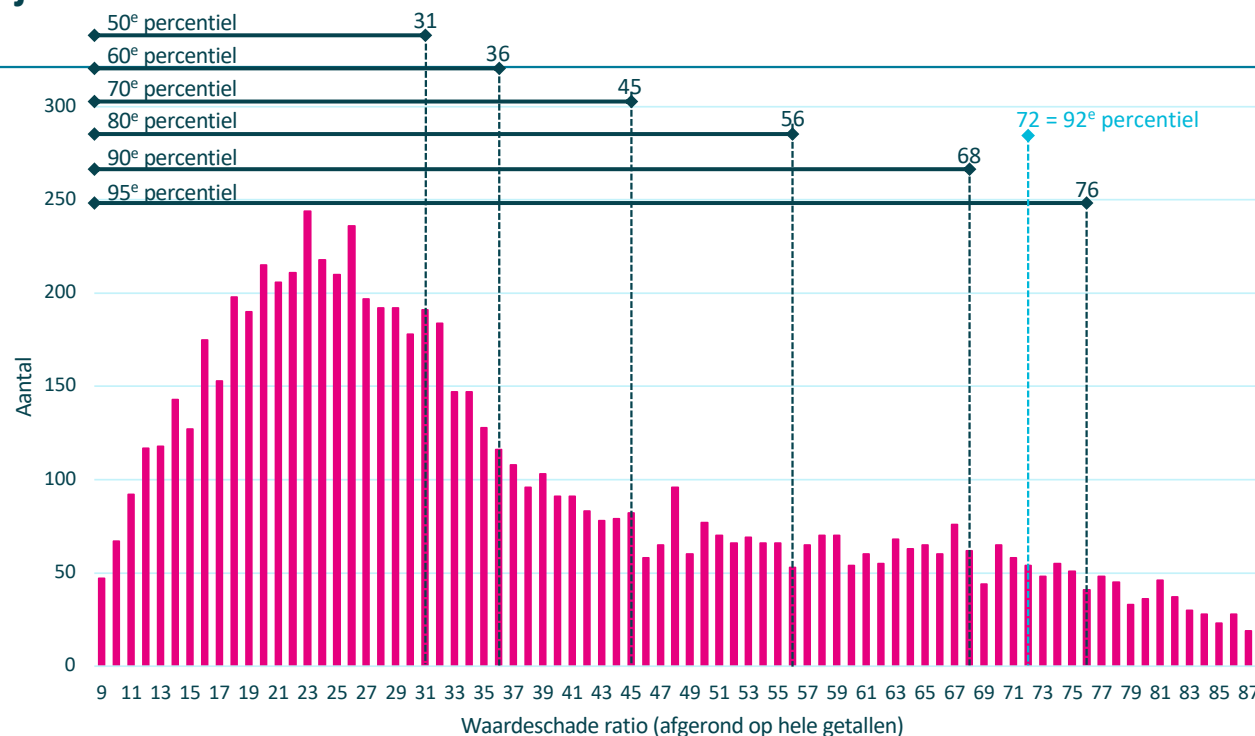


# Waarde-schaderatio (gemiddelde)

## VbV schadeauto's geel en grijs kenteken

Percentielen verdelen een dataset in 100 gelijke delen. Het 50<sup>e</sup> percentiel wordt ook de mediaan genoemd. De mediaan is de waarde die zich precies in het midden van een dataset bevindt als je de waarden van laag naar hoog zet. De mediaan is 31. Het 70<sup>e</sup> percentiel bevat alle waarden tot en met 45, het 90<sup>e</sup> percentiel bevat alle waarden tot en met 68. Anders omschreven: de waarde-schaderatio van 90% van alle waarnemingen valt binnen de range 0 tot 68.

Analyse op basis van de laatste 10.000 voertuigen bekend bij VbV. Ruim 1.000 voertuigen waren niet bruikbaar in verband met het ontbreken van een schadecalculatie. Daarnaast zijn de extremen verwijderd (bovenste en onderste 5%). In totaal zijn er 7.750 voertuigen overgebleven.

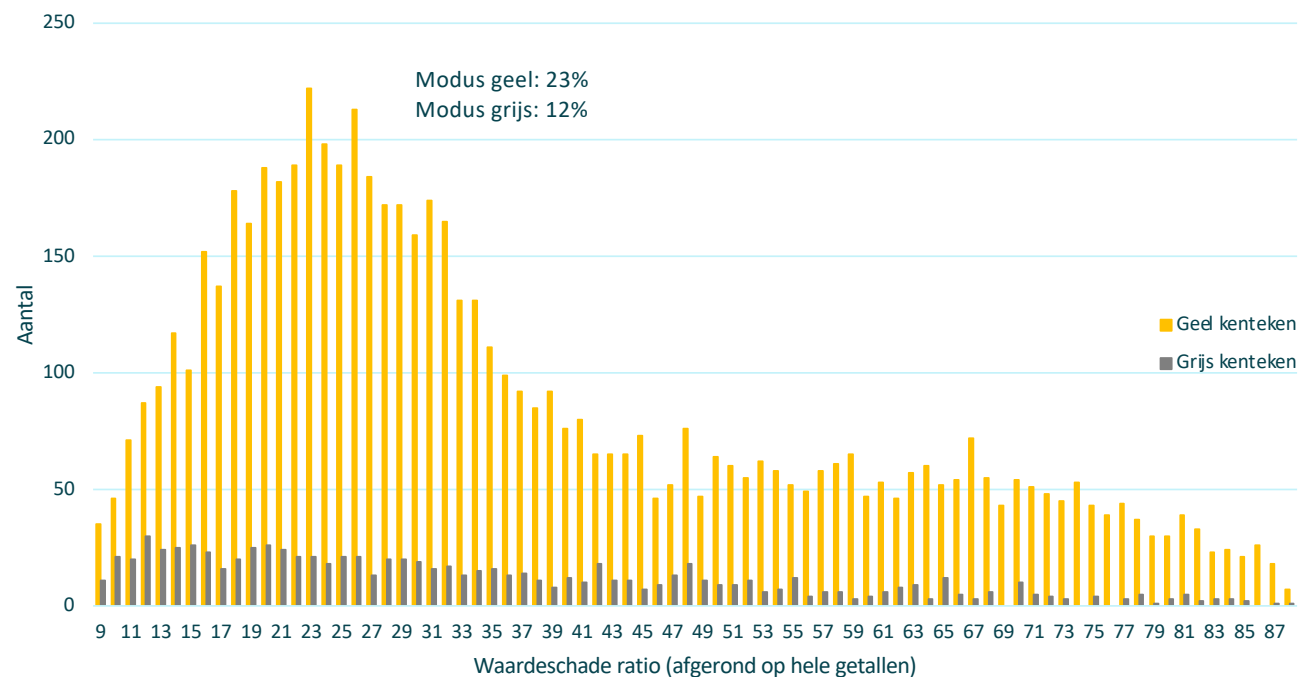


# Waarde-schaderatio (modus)

## VbV schadeauto's geel en grijs kenteken gesplitst

Op het moment dat geel en grijs kentekens worden gesplitst wordt zichtbaar dat het patroon van geel kentekens nagenoeg gelijk is aan het totaal gemiddelde. Dat geldt ook voor de modus. (Overigens is dit niet verrassend in verband met het hoge aandeel geel kentekens in de dataset). Bij grijs kentekens is meer spreiding zichtbaar en de modus ligt bij 12, al is dit geen overtuigende uitkomst.

Analyse betreft circa 900 voertuigen op grijs kenteken (bestelauto's) en 6.760 voertuigen op geel kenteken (personenauto's)

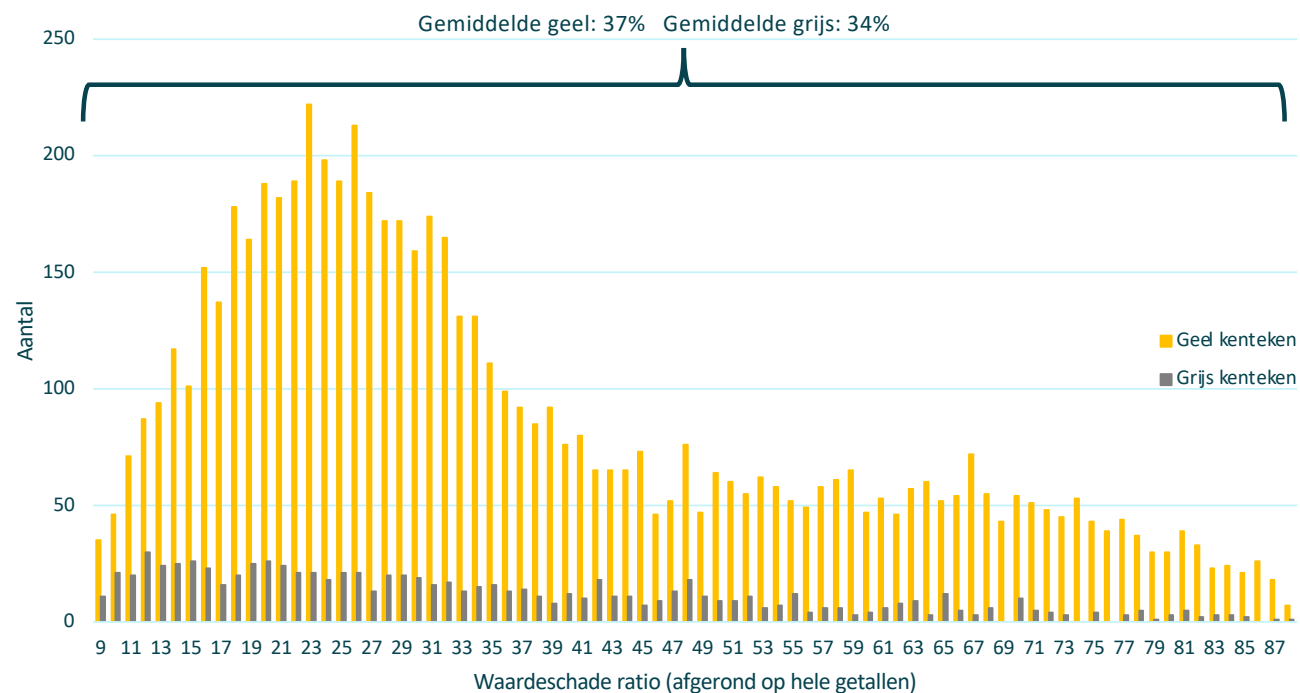


# Waarde-schaderatio (gemiddelde)

## VbV schadeauto's geel en grijs kenteken gesplitst

De gemiddelde waarde-schaderatio's van geel en grijs kenteken auto's liggen dicht bij elkaar. Die van grijskenteken is met 34% iets lager.

Analyse betreft circa 900 voertuigen op grijs kenteken (bestelauto's) en 6.760 voertuigen op geel kenteken (bestelauto's)

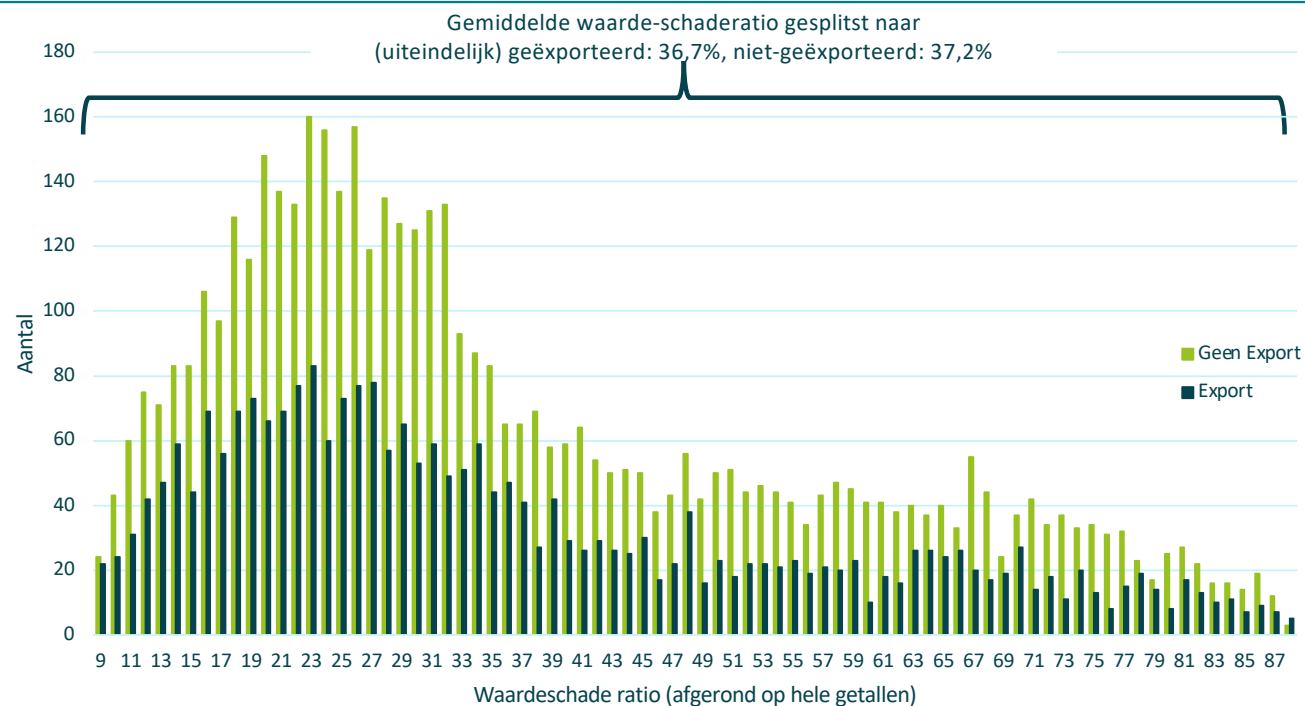


# Waarde-schaderatio (gemiddelde)

## VbV schadeauto's gesplitst naar bestemming export en niet-export

De gemiddelde waarde-schaderatio's van (uiteindelijk) geëxporteerde en niet-geëxporteerde auto's is nagenoeg gelijk.

Analyse betreft circa 5.000 voertuigen die nog in Nederland zijn en 2.600 voertuigen die zijn geëxporteerd naar het buitenland.



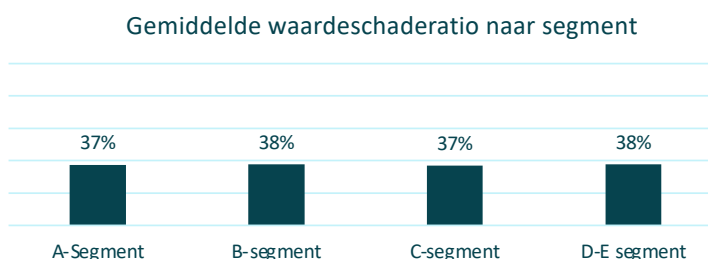
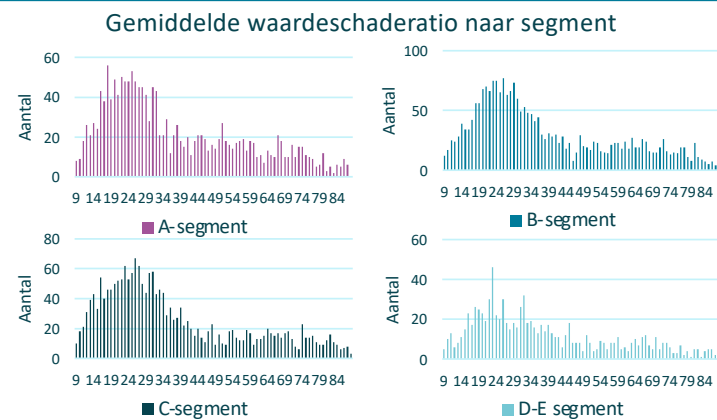
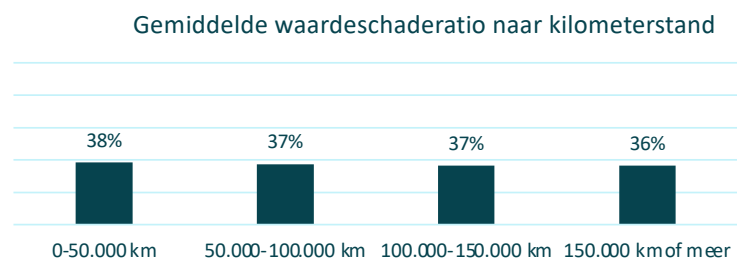
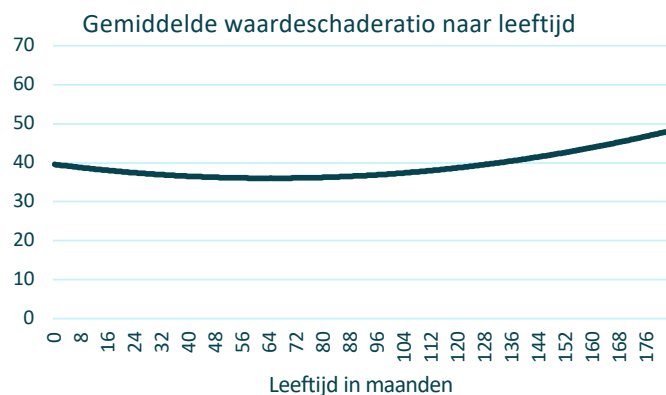
# Waardeschaderatio naar leeftijd, autosegment en kilometerstand

## VbV schadeauto's geel en grijs kenteken

De gemiddelde waarde-schaderatio naar leeftijd van de auto is redelijk stabiel en schommelt de eerste 11 jaar tussen de 35% en 40%.

De hoogte van de kilometerstand heeft nauwelijks invloed op de gemiddelde waarde-schaderatio.

Ook bij een splitsing naar segmenten zijn weinig verschillen waarneembaar. De gemiddelde waarde-schaderatio's liggen heel dicht bij elkaar en ook het zwaartepunt per segment ligt rondom de modus van het totaal. De modus van het A-segment is iets lager dan het gemiddelde en de modus van het C-segment iets boven het gemiddelde.



# 3b. Conclusies en advies



# Conclusies en advies

## Algemeen:

- In 2014 is de waardevermindering van een voertuig als gevolg van schade vastgesteld op 72% van het schadebedrag. Op basis van recente data van Stichting VbV is opnieuw een analyse uitgevoerd.
- Om de waardevermindering van een voertuig als gevolg van schade te kunnen vaststellen, dien je te beschikken over de volgende basisgegevens:
  - De verwachte herstelkosten van het voertuig (de schadecalculatie)
  - De opbrengst van het voertuig mét schade (de verkoopprijs aan de opkoper)
  - De opbrengst van het voertuig zonder schade, rekening houdend met leeftijd en kilometerstand (de Autotelex-handelswaarde)
- Stichting VbV houdt als enige partij de hoogte van het schadebedrag en de handelswaarde van de auto's inclusief schade bij. Andere partijen, zoals Focwa, Solera en VSV hebben deze informatie niet.
- Het lijkt erop dat stichting VbV de enige bruikbare bron is met harde data voor het bepalen van de waardevermindering van schadevoertuigen.
- Een aantal kanttekeningen:
  1. Alle voertuigen uit de database van VbV zijn 'economisch total-loss'. Er kunnen verschillende redenen zijn voor de kwalificatie economisch total-loss\*. De herstelkosten zijn bijvoorbeeld hoger dan de restwaarde na het ongeval. Of in het geval van een leasemaatschappij; het heeft geen zin om een auto tegen het einde van de leaseperiode nog te repareren. Verkopen en vervolgens een ander voertuig inzetten kan dan economisch voordeliger zijn, ook bij relatief kleinere schades. Of de dataset van VbV representatief is voor alle voertuigen met schade is niet eenduidig vast te stellen. Onze inschatting is overigens dat analyse van andersoortige schadevoertuigen tot vergelijkbare resultaten zal leiden.
  2. Een belangrijke variabele is niet te verifiëren, namelijk de hoogte van de schadecalculatie: is die op realistische gronden vastgesteld en is het bedrag daadwerkelijk nodig om het voertuig in dezelfde staat te brengen als een vergelijkbaar voertuig met dezelfde leeftijd en kilometers?

## Inhoudelijke resultaten:

- De waarde-schaderatio (verhouding waardevermindering ten opzichte van schadebedrag) laat veel variatie zien.
- De gemiddelde waarde-schaderatio is 37%, dit betekent dat de waardevermindering gemiddeld 37% is van het schadebedrag. Heeft een auto €10.000,- schade dan betekent dit dat de auto mét schade gemiddeld €3.700,- minder opbrengt dan zónder schade.

\*N.B. Economisch total loss en technisch total loss zijn twee verschillende termen die niet met elkaar te vergelijken zijn. Bij economisch total loss is het economisch niet interessant om het beschadigde voertuig te herstellen (zie ook vorige bullet). Indien een voertuig technisch total loss wordt verklaard, is deze niet meer te herstellen tot een functioneel en/of veilig voertuig.

- De grote variatie heeft echter flinke invloed op het gemiddelde en daarom wordt geadviseerd om de modus (meest voorkomende waarneming) te gebruiken, net als bij voorgaande analyses.
- **De meest voorkomende waarneming (modus) komt uit op 23%.** Bij 26% is ook een piek zichtbaar, maar die bestaat uit iets minder waarnemingen. Daar komt bij dat de meeste waarnemingen liggen tussen een ratio van 20 en 27%. Geadviseerd wordt dan ook om 23% te gebruiken.
- Uit nadere analyse blijkt dat de verschillen tussen de diverse auto-segmenten niet groot zijn. De gemiddelde waarde-schaderatio's naar leeftijd, kilometerstand en wel/niet export, laten ook slechts kleine verschillen zien.
- Deze uitkomst (een waarde-schaderatio van 23%) wijkt fors af van het percentage (72%) dat in 2014 is vastgesteld. Wij hebben ter toetsing een vergelijkbare dataset van 2019 ontvangen. Analyse daarvan leidt tot min of meer dezelfde uitkomst. Onze conclusie is dat destijds, in 2014, naar alle waarschijnlijkheid een fout is gemaakt in de calculatie of dat uitkomsten verkeerd geïnterpreteerd zijn.
- Overwogen kan worden om op een praktische wijze (door middel van percentielen) een grenswaarde te bepalen voor de waarde-schaderatio. Bijvoorbeeld: het 90<sup>e</sup> percentiel bevat alle waarden tot en met 68, oftewel: de waarde-schaderatio van 90% van alle waarnemingen valt binnen de range 0 tot 68. De waardevermindering van een voertuig zou in dat geval 68% (de grenswaarde bij het 90<sup>e</sup> percentiel) van het schadebedrag zijn.

## Conclusies en advies

De waarde-schaderatio of het waardeverliespercentage is 23%, hiermee wordt met een percentage uitgedrukt wat (gemiddeld) de waardevermindering van het voertuig is ten opzichte van het schadebedrag. Dit wijkt duidelijk af van in 2014 vastgestelde waardeverliespercentage van 72%. Opgemerkt moet worden dat er sprake is van grote spreiding van de resultaten.

Op basis van de analyse lijkt het niet nodig om voor het bepalen van de waardevermindering onderscheid te maken tussen de verschillende eigenschappen van voertuigen. Wel moet meegewogen worden dat de dataset waarop de conclusies zijn gebaseerd, niet representatief hoeft te zijn voor alle (soorten) schade aan voertuigen. De analyse is immers gebaseerd op een dataset (met weliswaar objectieve en 'harde' transactiegegevens) van economisch total loss voertuigen.

De wijze waarop bij een voertuig schade wordt vastgesteld is sterk bepalend voor de berekening van de waarde-schaderatio. Een (te) hoog vastgesteld schadebedrag leidt tot een lage waarde-schaderatio, een (te) laag vastgesteld schadebedrag tot een hoge waarde-schaderatio. Het realistisch vaststellen van de overmatige schade ten opzichte van een vergelijkbaar voertuig, is dan ook cruciaal. Advies is om hiervoor een realistische, rechtvaardige en in de praktijk goed hanteerbare regeling te ontwikkelen.

VMS | Insight B.V.  
Lange Dreef 8  
4131 NH Vianen

Tel: +31 (0) 347 722 060  
Email: [info@vms-insight.nl](mailto:info@vms-insight.nl)  
Web: [vms-insight.nl](http://vms-insight.nl)

**VMS**  **Insight**