

Vergaderjaar 2019–2020

**35 302**

## **Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2020)**

**Nr. 79**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2020

Hierbij bied ik u de second opinion aan, die prof. dr. C. Koopmans heeft uitgevoerd, op de nieuwe bpm-tabel per 1 juli 2020 en op de achterliggende TNO-onderzoeken voor de implementatie van de WLTP in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (wet BPM)<sup>1</sup>. Daarmee geef ik uitvoering aan de motie van de leden Omtzigt en Lodders<sup>2</sup>, die de regering verzoekt om onafhankelijk te laten toetsen of de omzetting naar de WLTP budgettair neutraal is gegaan, op zowel macroniveau als voor de tien meest verkochte auto's, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren.

Ik heb met interesse kennisgenomen van de second opinion. In de beantwoording op de Kamervragen<sup>3</sup> heb ik toegelicht hoe de omzetting naar de WLTP in de wet BPM in twee fasen wordt uitgevoerd en waar de second opinion betrekking op heeft. Voor de second opinion zijn vier onderzoeksvragen geformuleerd om de verschillende onderdelen van de motie te toetsen. In deze brief reageer ik op de uitkomsten van de second opinion.

#### *Eerste fase*

De eerste onderzoeksvraag heeft betrekking op de analyse van TNO dat de (teruggerekende) NEDC-CO<sub>2</sub>-uitstoot volgens het rekenmodel CO<sub>2</sub>mpas gemiddeld hoger is dan de (oude) NEDC, maar dat die toename vrijwel volledig toe te schrijven is aan veranderde voertuigkenmerken: de WLTP-auto's zijn gemiddeld zwaarder en krachtiger. Deze conclusie is volgens de second opinion terecht. Daarmee concludeer ik dat de eerste fase van de implementatie correct is uitgevoerd. Dit betekent dat er in de periode 2017 t/m heden geen sprake is van extra budgettaire opbrengst

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 302, nr. 48

<sup>3</sup> Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2779

doordat de bpm op WLTP-geteste auto's is berekend op basis van de beschikbare (teruggerekende) NEDC CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### *Tweede fase*

De tweede onderzoeksvraag gaat over de achterliggende berekeningen en de omzettingsformule die gebruikt zijn voor de implementatie van de WLTP-testmethode als enige voorgeschreven testmethode bij het vaststellen van de bpm en het aanpassen van de bpm-tabel per 1 juli 2020. De derde onderzoeksvraag gaat in op de vraag of de omzettingsformule correct is toegepast zodanig dat macro budgetneutraliteit bereikt is. Uit de second opinion blijkt dat de berekeningen en resultaten in de onderzoeksrapporten op een degelijke wijze zijn uitgevoerd en lijken te kloppen. Ook is de bpm-tabel op een correcte wijze omgezet, zodanig dat macro budgetneutraliteit is bereikt. Gelet op het voorgaande concludeer ik dat de tweede fase van de implementatie ook correct is uitgevoerd.

#### *Gevolgen omzetting op macroniveau en voor tien meest verkochte auto's*

De vierde onderzoeksvraag is of de omzetting voor de tien meest verkochte auto's budgetneutraal gegaan is. Uit de second opinion blijkt dat de bpm voor de tien meest verkochte auto's met gemiddeld tien procent daalt. Voor de twintig meest verkochte modellen daalt de bpm met gemiddeld zes procent. Voor alle verkochte auto's samen is de omzetting budgettair neutraal berekend en verandert de totale bpm-opbrengst naar verwachting niet door de omzetting. Gelet op dat de toezegging ten aanzien van budgetneutraliteit betrekking heeft op het macroniveau concludeer ik dat de omzetting op macroniveau correct is uitgevoerd.

#### *Andere onderzoeken*

In de second opinion wordt ook gekeken naar enkele andere onderzoeken om na te gaan of deze onderzoeken een ander licht werpen op de stukken van TNO en het Ministerie van Financiën.

- KPMG heeft in opdracht van de Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit onderzoek gedaan naar de effecten op de omvang en ontwikkelingen van de bpm als gevolg van de invoering van de WLTP-testmethode. De second opinion concludeert dat het KPMG-onderzoek niet aantoont dat de TNO-uitkomsten onjuist zouden zijn. Bij het onderzoek van KPMG kan de vraag worden gesteld hoe representatief de selectie van auto's is. Daarnaast heeft KPMG bij de vergelijking van voertuiggewicht niet gecorrigeerd voor mogelijke verschuiving tussen brandstofsoorten en is geen analyse gemaakt van de mogelijke impact van veranderingen in motorvermogen. Uit de second opinion blijkt dat in de analyse van TNO rekening is gehouden met meer factoren, meer invalshoeken worden gehanteerd en dat de analyse gebaseerd is op een bestand van alle verkochte auto's in plaats van een selectie.
- JATO heeft effecten van de bpm-aanpassing berekend op basis van gegevens uit Finland. De second opinion stelt vast dat bij de berekeningen van JATO geen rekening wordt gehouden met de samenstelling van de in Nederland verkochte auto's. In de analyse van het Ministerie van Financiën is logischerwijs uitgegaan van de specifieke samenstelling van het Nederlandse wagenpark.

#### *Aanbevelingen*

In de second opinion worden een aantal aanbevelingen gedaan aan het Ministerie van Financiën: maak de bpm-tabel flexibel en maak een aparte tabel voor benzine- en dieselauto's.

Ik begrijp deze aanbevelingen vanuit de voorliggende vraag ten aanzien van de omzetting naar WLTP per 1 juli. Een onderscheid tussen benzine en dieselauto's in de bpm tabellen, naast de al bestaande CO<sub>2</sub>-gerelateerde dieseltoeslag, vind ik echter niet wenselijk. De ratio van de invoering van een brandstofafhankelijke tabel (Wet uitwerking Autobrief I) is juist dat de basis voor de CO<sub>2</sub>-gerelateerde heffing geen onderscheid maakt tussen de verschillende brandstoffen. De enige uitzondering is hierop is de CO<sub>2</sub>-gerelateerde dieseltoeslag, die geldt als bijtelling op de bpm om het voordeel van de lagere dieselaccijns ten opzichte van benzine deels te compenseren. Daarmee wordt recht gedaan aan het idee dat het gemiddelde voordeel van het accijnsverschil tussen een benzine- en een dieselauto toeneemt naarmate de auto meer verbruikt.

### *Conclusie*

Gelet op al het voorgaande en de uitkomsten van de second opinion constateer ik dat er geen reden is om te twijfelen aan de kwaliteit van de door TNO uitgevoerde onderzoeken en de toegepaste ramingen voor de WLTP-implementatie per 1 juli 2020 en concludeer ik dat de implementatie in beide fasen op macroniveau budgettair neutraal, en daarmee correct, is uitgevoerd.

De Staatssecretaris van Financiën,  
J.A. Vijlbrief