

Vergaderjaar 2021–2022

**32 800**

## **Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)**

**Nr. 77**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2022

Het kabinet heeft onderzoek<sup>1</sup> gedaan naar gedragseffecten rond de overstap van de New European Driving Cycle (NEDC) naar Worldwide Harmonized Light vehicle Test Procedure (WLTP) voor de bpm per 1 juli 2020 en de mogelijke gevolgen hiervan op de budgettaire opbrengst van de bpm.<sup>2</sup> De hoogte van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's is de heffingsgrondslag van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). Vanaf 1 september 2017 worden alle auto's getest conform de WLTP. Deze test vervangt de NEDC. Per 1 juli 2020 is de grondslag voor de bpm aangepast van de CO<sub>2</sub>-uitstoot conform de NEDC-testmethode naar de CO<sub>2</sub>-uitstoot conform de WLTP-testmethode.

Deze omzetting is op macroniveau budgettair neutraal vormgegeven door naast het aanpassen van de grondslag ook de tarieven en schijfgrenzen in de bpm-tabel aan te passen. Het CPB heeft de raming van deze aanpassing van de bpm-tabel gecertificeerd en «redelijk en neutraal» bevonden. Tegelijkertijd constateert ook het CPB dat de onzekerheden in deze raming hoofdzakelijk schuilgaan in mogelijke gedragseffecten. Een gedragsverandering van de consument kan invloed hebben op de totale bpm-opbrengst. Daarnaast kan de bpm-opbrengst fluctueren als gevolg van hogere of lagere verkoopaantallen of andere consumentenvoorkeuren, die niet specifiek zijn ingegeven door de testmethode van de CO<sub>2</sub>-uitstoot (zoals de populariteit van SUV's, die juist een gemiddeld hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben). Het doel van dit onderzoek is het monitoren en verklaren van eventuele veranderingen in de totale bpm-opbrengst als gevolg van gedragsreacties rondom de omzetting naar de WLTP.

<sup>1</sup> Zie bijlage

<sup>2</sup> Dit onderzoek is toegezegd tijdens het AO Belastingdienst van 4 maart 2020, Kamerstuk 31 066, nr. 622.

## Resultaten

Uit de analyse van de nieuwverkopen per maand in 2020 blijkt geen (significant) effect van de omzetting naar WLTP op de macro bpm-opbrengst. De bpm-opbrengst fluctueert wel gedurende 2020, maar dat komt door maandeffecten die elk jaar spelen en effecten van de coronacrisis op de productie en levering van auto's. Bij plug-in hybride personenauto's (PHEV) lijkt bij de omzetting van de aparte bpm-tabel voor PHEV's wel gebruik te zijn gemaakt van een formule die achteraf gezien tot een lagere bpm-opbrengst heeft geleid, maar door de lagere verkoop-aantallen van PHEV's speelt dit in de totale macro bpm-opbrengst nauwelijks een rol.

Verder blijkt uit de analyse dat de omzetting gevolgen heeft voor de bpm die wordt geheven op modelniveau. Zo ligt de verandering van de bpm voor de meest verkochte benzineauto's tussen de -40% en +40%. Ondanks dat de macro-opbrengst niet beïnvloed is door de omzetting kan er nog steeds sprake zijn van een gedragseffect. Om dit te onderzoeken is gekeken naar de verandering van het aantal verkopen per automodel als gevolg van de bpm-verandering. Hieruit volgt alleen bij benzineauto's een (tijdelijk) significant gedragseffect: automodellen waarvoor de bpm in juli 2020 hoger lag dan in juni 2020 werden gemiddeld ruim 20% minder verkocht. En modellen waarvoor de bpm in juli lager lag dan in juni 2020 werden ruim 20% meer verkocht. Dit effect is niet meer zichtbaar wanneer de periode april-september 2020 bestudeerd wordt. Er lijkt dus sprake te zijn van een zeer tijdelijk gedragseffect. Bij diesel- en hybride auto's is geen effect gevonden.

Gelet op voornoemde resultaten concludeer ik dat de omzetting naar WLTP op macroniveau grosso modo budgettair neutraal heeft plaatsgevonden en de omzetting op modelniveau niet tot gedragseffecten van structurele aard heeft geleid.

De Staatssecretaris van Financiën,  
M.L.A. van Rij