

De BPM: koop in 2019 vooral geen nieuwe auto, wachten tot 2021 gaat lonen

2018-0083

Inleiding

Het is april 2013. Onze economie wilde maar niet echt loskomen van de crisis. Premier Mark Rutte beveelt ons dan maar aan om een nieuwe auto te kopen. Die boodschap werd toen niet met veel enthousiasme ontvangen, laat staan in daden omgezet. Pas in dit jaar lijken de autoverkoop eindelijk weer eens wat hoger uit te pakken. Wie een nieuwe auto koopt in Nederland weet dat de prijs daarvoor erg hoog is. Vadertje Staat behandelt de automobilist al decennia als de spreekwoordelijke meelzak: als je er nog eens goed op klopt, komt er toch nog weer wat meel uit. Een beetje meer belasting kan er wel weer bij. Accijnzen omhoog, toeslagen in de motorrijtuigenbelasting, altijd is er wel weer wat om de rekening voor de automobilist weer wat op te hogen. Bij de aankoop zijn het uiteraard de BTW en de BPM die de prijs van een auto flink opschroeven. Daarbij speelt de BPM de laatste jaren een bijzondere rol. In het jaar 2017 bedroeg het gemiddelde bedrag aan BPM bij aanschaf van een nieuwe auto afgerond 4.700 euro. De totale BPM-opbrengst 2017 bedroeg zo'n 2 miljard euro. Kortom, de BPM is een serieuze cash cow voor de Staat. Maar met dit beestje is wel wat aan de hand. Onze nieuwe staatssecretaris van Financiën breekt met zijn brief van 19 oktober jl (kenmerk 2008-0000177042) zijn belofte. Daardoor zal de BPM-heffing komend jaar sterk stijgen zodat het kopen van een nieuwe auto wel heel erg onaantrekkelijk wordt gemaakt. Jammer voor de consumenten, jammer voor de dealerbedrijven. Hun belangen zijn weer eens ondergeschikt gemaakt aan de budgettaire rupsjenooitgenoeg-verslaving van onze overheid. In dit artikel zal ik uitleggen welke beloftes - het zijn er namelijk eigenlijk twee - de staatssecretaris nu niet nakomt en welke prijsverhogingen komend jaar te verwachten zijn doordat de BPM-heffing gaat stijgen tot grote hoogte. Het kopen van de nieuwe auto kan dan beter maar even uitgesteld worden. In 2020 moeten namelijk de BPM-tarieven het eindpunt van een afbouwperiode hebben bereikt en bijgevolg zou er dan dus minder BPM op een auto behoren te drukken. En in 2021 zal de CO₂-uitstoot volledig bepaald worden via de nieuwe testmethode WLTP (zie hierna). Pas dan zal de mist (of is het fijnstof, smog, NOx, CO₂ en allerlei andere ongezonde deeltjes?) zijn opgetrokken en hebben we hopelijk een BPM-plaatje wat wel simpel en eerlijk is.

Eerst maar eens een stapje terug in de tijd: de plannen anno 2015

Anno 2015 is de Tweede Kamer bezig met het wetsvoorstel genaamd Autobrief II. Inzake de BPM wordt voorgesteld om deze volledig afhankelijk te maken van de CO₂-uitstoot van een auto. Tevens wordt voorgesteld om de BPM-tarieven gedurende de jaren 2017 tot en met 2020 stapsgewijs af te gaan bouwen. In 2020

moeten dan de BPM-tarieven 12% lager zijn ten opzichte van de BPM-tarieven 2016. En vanaf 2020 zou volgens het (toenmalige) kabinetsstreven de BPM op termijn nog verder moeten worden afgebouwd.

Hoewel wordt gesproken over afbouw, worden tegelijkertijd twee wijzigingen voorgesteld die een grote invloed hebben op de berekening van de verschuldigde BPM:

1. de vaste voet in de BPM zal worden verdubbeld van 175 euro naar 350 euro, en
2. het tarief van schijf 2 wordt flink opgetrokken: van 112 euro per gram/km naar 123 euro per gram/km.

Je hoeft geen hooggeleerde wiskundige te zijn om te begrijpen dat alleen al met deze twee ingrepen, die allesbehalve als "afbouw" zijn te kwalificeren, je een flink hogere belastingopbrengst van de BPM tegemoet kunt zien. Toch is het hele plan wel als "afbouw" gepresenteerd. De twee hiervoor genoemde verhogingselementen zijn in de Kamerstukken geen onderwerp van uitgebreide discussies en dergelijke geweest.

De werkelijke BPM-tarieven in de jaren 2015 tot en heden

Plannen presenteren is één, maar kijken naar de realisatie is twee. In werkelijkheid golden respectievelijk gelden de volgende BPM-tarieven per tariefschijf:

Tarieven per tariefschijf (in euro) Personenauto	2015	2016	2017	2018
Vaste voet	175	175	353	356
Schijf 0	6	6	2	2
Schijf 1	69	69	66	63
Schijf 2	112	124	145	139
Schijf 3	217	239	238	229
Schijf 4	434	478	475	458

De tabel maakt duidelijk dat in 2016 de tarieven van schijf 2 tot en met schijf 4 nog even fors zijn opgetrokken ten opzichte van de 2015-waarden. En vervolgens wordt dan gestart in 2017 met een (stapsgewijze?) afbouw die eigenlijk geen afbouw genoemd kan worden, integendeel: een verdubbeling van de vaste voet, opnieuw een (nu zelfs nog forsere!) stijging van het tarief in schijf 2 en in de andere schijven hooguit een zeer beperkte verlaging. In 2018 is dan ten opzichte van 2017 te constateren dat de vaste voet toch weer verder is verhoogd maar de bedragen per schijf gaan dan wel wat naar beneden. Naar mijn mening is het beeld van de werkelijkheid dan ook beslist niet

in lijn met het destijds voorgestelde plan. De wijzigingen ten opzichte van het plan leiden tot een hogere BPM-heffing en hebben dus een prijs-opdrijvend effect voor de consument. De nieuwe auto wordt steeds zwaarder met BPM belast.

En toen was daar opeens de sjoemelauto
Normaliter zijn autofabrikanten er als de kippen bij om met luid gekakel een nieuwe accessoire/gadget/feature van hun automodellen te presenteren. Maar sommige aanpassingen houden ze liever geheim. Zo ook de software waarmee een auto herkent dat een test wordt gedaan. En ja, als je getest wordt, dan moet je je even op zijn mooist voordoen zodat je een heel goed rapportcijfer, lees: een lage CO₂-uitstoot, meekrijgt. Dat de werkelijkheid dan tot heel andere resultaten leidt en de milieuvervuiling veel groter is, is dan even niet meer zo belangrijk.

In 2015 kwam deze praktijk voor het eerst in het nieuws. Er ontstond veel ophef en de tot dan toe gehanteerde testmethode (afgekort: NEDC) moest hoognodig vervangen worden door een betere testmethode. Een nieuwe testmethode moest realistischer aansluiten bij het werkelijke rijgedrag. Uiteraard stonden de autofabrikanten niet te springen. Bij wijze van compromis is in Europa besloten om over te stappen op een nieuwe testmethode genaamd WLTP. Ik zal u de details besparen maar bij deze methode is het zo dat de gemeten CO₂-uitstoot hoger uitkomt dan via NEDC.

De overstap van NEDC naar WLTP heeft gevolgen voor de BPM

De overstap van de ene testmethode naar de andere gaat leiden tot hogere CO₂-waarden. Bij ongewijzigde BPM-tarieven, zal dus de BPM die op precies dezelfde auto drukt, flink hoger worden. Een auto die via NEDC uitkwam op een CO₂-uitstoot van zeg 110, en met meting via WLTP uitkomt op zeg 125, zal dus 15 x 139 euro (het tarief van schijf 2 anno 2018) = 2.085 hogere BPM gaan kosten. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Reeds eerder dit jaar heeft de staatssecretaris van Financiën duidelijk aangegeven dat de wisseling van testmethode niet mag leiden tot stijging van de BPM-opbrengst. Want een andere testmethode maakt op zich die (zelfde) auto's niet zuiniger. Een mooie belofte die zelfs herhaaldelijk is gedaan. Je zou denken: daar kan de autobranche en de consument op vertrouwen. En als je weet dat de nieuwe methode tot hogere uitkomsten qua CO₂-uitstoot gaat leiden, dan is het verlagen van de tarieven de enig denkbare oplossing om de totale BPM-opbrengst niet te laten stijgen.

De autowereld is echter complex. En vanwege "monitoring van de Europese fabrikantennorm" krijgen alle WLTP-geteste auto's in ieder geval tot en met 2020 ook een CO₂-uitstoot conform de oude testmethode NEDC. In feite is dat een terugrekening van nieuw naar oud. Daar is een model

voor ontwikkeld genaamd CO₂mpas. Dat model behoort een NEDC-uitkomst (ook wel: NEDC 2.0) te geven die leidt tot eenzelfde uitkomst als de oude NEDC-methode. De staatssecretaris was er in dit dossier al vroeg bij om goed voor te sorteren: reeds eind 2016 heeft hij een wetsvoorstel geformuleerd waarmee ook voor de WLTP-geteste auto's nog BPM berekend kan worden via die herleide NEDC-waarden. En zo beredeneerd is er dus een reden om de BPM-tarieven niet aan te hoeven passen. In theorie klinkt dit logisch. Maar nu de praktijk.

De praktijk wijst echter in een andere richting. Simpel samengevat werden twee zaken al vrij snel duidelijk, namelijk dat:

1. het CO₂mpas rekenmodel tot hogere NEDC CO₂-uitstootwaarden komt dan wat via de oude testmethode NEDC zelf de uitkomst is. Dus NEDC 2.0 is niet gelijk aan NEDC.
2. de uitkomsten van de WLTP-testmethode flink hoger uitkomen dan verwacht ten opzichte van de oude uitkomsten van NEDC.

Voorbeeld:

Een auto die getest was via NEDC komt uit op 140 CO₂-uitstoot. Diezelfde auto levert bij testen via WLTP een CO₂-uitstoot op van 163, dus 23 gram hoger. De herrekening van het WLTP-testresultaat via het rekenmodel CO₂mpas komt uit op een herrekenende NEDC-waarde van 152.

Voor de BPM-berekening anno 2018 wordt deze auto dus nu opeens gezien als een auto die geen 140 maar 152 CO₂-uitstoot heeft. De BPM stijgt dan alleen vanwege dit effect met afgerond 2.400 euro.

Indien in dit voorbeeld de BPM berekend zou worden op basis van de WLTP-uitkomst, dan zou de BPM-stijging in totaal zelfs afgerond 4.900 euro zijn.

De BPM tarieven voor 2019 zullen dan wel vast naar beneden gaan?

Het zal u vast niet ontgaan zijn maar op 1 september jl. is een grens getrokken in BPM-land. Via reclamespotjes werd u in augustus jl. toch vooral gemaand om nog even snel toe te slaan. Tot die datum mochten auto's nog qua BPM verkocht worden op basis van CO₂-uitstoot die is bepaald via de aloude NEDC-methode. Dus je kon (en kunt, want autodealerend Nederland heeft een ruime voorraad opgebouwd onder dit oude regime) nog even tegen de lage BPM een nieuwe auto kopen. A contrario: wie vanaf 1 september een nieuwe auto wil kopen, weet dus dat hij/zij qua BPM zwaarder wordt aangeslagen. De NEDC 2.0-waarden zijn nou eenmaal hoger; dat CO₂mpas is dus blijkbaar niet zo'n nauwkeurig kompas en wijkt ten faveure van de fiscus af. Je zou dus verwachten dat er alle redenen is om inzake het komend jaar 2019 de BPM-tarieven vanwege dit effect te verlagen. Die verlagings, die louter is gekoppeld aan het feit dat we

van testmethode zijn gewisseld, zou ook nog eens bovenop de 2019-etappe (van de wedstrijd genaamd "stapsgewijze verlaging BPM tarieven gedurende 2017-2020) moeten komen. Maar helaas. De staatssecretaris heeft gemeend de BPM-tarieven voor 2019 niet te moeten verlagen. Mijns inziens breekt hij daarmee dus zijn herhaaldelijk gedane belofte.

De geluiden uit de markt zijn dat:

1. de WLTP-testen resulteren in 23 gram hogere CO₂-uitstootwaarden, en
2. de uitkomsten van NEDC 2.0 gemiddeld gezien een 12 gram hogere CO₂-uitstoot opleveren

Bij een middenklasser-auto (aanschafprijs nieuw van afgerond 32.000 euro) met een oude NEDC-CO₂ waarde van 139 zou dan een stijging naar NEDC 2.0 van 12 gram, betekenen dat de nieuwe BPM wordt gebaseerd op 151 CO₂-uitstoot. Het verschil tussen een 2018-exemplaar dat nog de oude NEDC-BPM heeft en hetzelfde exemplaar maar dan in 2019 op basis van NEDC 2.0, is behoorlijk: 7.776 euro versus 10.286 euro, een stijging van zo'n 2.500 euro. Hierbij speelt uiteraard ook een rol dat enerzijds misschien dan wel BPM-tarieven worden afgebouwd, maar anderzijds de BPM-schijfgrenzen jaarlijks worden aangescherpt. Die aanscherping van schijfgrenzen leidt ertoe dat bij een zelfde CO₂-uitstoot er een steeds groter deel van de CO₂-waarde in de hogere schijven valt. En hoewel achter iedere deel-maatregel in het BPM-dossier een verhaal kan zitten, zo dus ook bij de verschuivende schijfgrenzen, is dat allermindst de beleving van de consument. Die loopt een showroom binnen en ziet alleen maar dat "de BPM onder aan de streep" een flinke stijging doormaakt. En de consument die terugdeinst, houdt de hand begrijpelijkerwijs op de knip.

Wachten met aanschaf tot 2020? Of zelfs tot 2021?

Het kopen van een nieuwe auto zal in 2019 een hele dure hobby zijn. En als het goed is, zal in 2020 de stapsgewijze afbouw van de BPM-tarieven zijn eindstation moeten hebben bereikt. Lagere tarieven worden dan hopelijk niet wederom opgesoupeerd door optrekkende schijfgrenzen. Ik sluit niet uit dat het toch weer zal gebeuren. Zo blijft het BPM-dossier sigaren uit eigen doos opleveren. Wie de grondslag aanpast (via de schijfgrenzen), kan best wat tariefsverlaging doorvoeren. Op de auto in kwestie zal toch niet echt een lagere BPM drukken als deze effecten elkaar (weer) opheffen. Mogelijk is het nog beter om te wachten tot 2021. Tegen die tijd zal de interimperiode met NEDC 2.0 toch echt voorbij zijn en zal alles in de BPM volledig op WLTP gebaseerd moeten zijn. Als dan tegen die tijd alsnog invulling wordt gegeven aan de belofte dat de overstap van NEDC naar WLTP niet tot stijging van de BPM-opbrengst mag leiden, dan zou dat een serieuze verlaging van de BPM-tarieven moeten betekenen. En ja, dan zouden

nieuwe auto's dus weer wat goedkoper moeten worden. Maar zover is het nog niet. En wees gewaarschuwd: als de BPM-opbrengst op macro-niveau vergeleken moet worden van het ene jaar (2016? 2017? 2018? 2019?) met het andere jaar (2020? 2021?), dan is het wel zaak om goed en eerlijk te vergelijken. Wat dat betreft, stemt mij weinig hoopvol hoe de fiscus meent te kunnen verklaren waarom de totale BPM-opbrengst van 2017 (2 miljard euro) hoger was dan die van 2016 (1,6 miljard euro). Want de in dat kader door de fiscus genoemde redenen (onder andere: we zijn duurder modellen met nou eenmaal hogere CO₂-uitstoot gaan kopen) kloppen niet. Die hogere opbrengst kan namelijk geheel en al verklaard worden uit de hogere aantallen verkochte auto's (nieuw en parallel), verdubbeling van de vaste voet en het stevig optrekken van het tarief van schijf 2. Het zal dus belangrijk zijn dat de te maken vergelijking eerlijk, duidelijk en transparant gebeurt. En mocht de belofte van "geen stijgende opbrengst" anno 2020 of 2021 toch niet worden ingelost, dan bevestigt de politiek maar weer eens dat de burger niet op de overheid kan vertrouwen. Maar wie wat langer meeloopt, is dat inmiddels wel gewend. Tegen die tijd kan er vast wel weer een reden genoemd worden waarom het dan helaas net even anders moet. De tijd gaat het ons leren.

Conclusies

Deze rondrit door het BPM-landschap levert diverse conclusies op:

1. De ooit in 2015 beloofde afbouw gedurende 2017-2020 is tot nu toe niet correct doorgevoerd, waarbij de forse verhogingen van "schijf 2" in 2016 en 2017 het meest opmerkelijk zijn. Een gebroken belofte mijns inziens.
2. Bij een verdubbeling van de vaste voet en dat hogere tarief schijf 2, gaat de BPM als vanzelf budgettair veel meer opleveren dan de bedoeling was.
3. Door de BPM tarieven 2019 niet te verlagen, breekt de staatssecretaris nog een belofte. De overstap naar NEDC 2.0 gaat simpelweg leiden tot een hogere BPM-opbrengst. Het kopen van een nieuwe auto is daarom in 2019 bijzonder onaantrekkelijk geworden. Dat heeft grote gevolgen voor autokopers en de autodealers.
4. Door de BPM tarieven 2019 niet te verlagen, stimuleert de staatssecretaris des te meer de parallelimport. Als het kopen van "nieuw" extra duur is, zullen nog meer autokopers een andere auto via parallelimport aanschaffen. Dat levert een drietal belangrijke gevolgen op:
 - a. Daarmee loopt de Nederlandse schatkist heel veel BTW mis.
 - b. Daarmee zal de Belastingdienst voor nog grotere aantallen (net niet nieuwe) auto's de juiste BPM moeten bepalen. Een klusje waar de Belastingdienst nu al in de uitvoering de grootste moeite mee heeft.
 - c. Daarmee wordt "de automarkt" dus op een zekere manier des te meer beïnvloed, volgens de mening van sommigen zelfs "verstoord".

Nummer 18
9 november 2018

Mijns inziens zijn dit beslist serieuze zaken. Maar kennelijk is dat allemaal geen probleem voor onze staatssecretaris.

Al met al voorzie ik op de korte termijn een onrustige toekomst van het BPM-dossier. Een eerste oprisping in het BPM-dossier vond al in januari 2018 plaats. Ook toen al kwam het bericht dat nieuwe auto's fors duurder werden vanwege BPM-stijgingen. Hoewel na de beantwoording van Kamervragen (februari/maart 2018) de rust weer enigszins teruggekeerd leek, is met de ontwikkelingen die dit najaar aan de orde zijn, de onrust weer in alle hevigheid terug. De BPM-opbrengst gaat onterecht stijgen komend jaar.

Wachten met aanschaf tot 2020 en wellicht zelfs pas 2021 zal lonend kunnen zijn als in die jaren de BPM-tarieven alsnog in lijn met eerdere beloften worden verlaagd.

En die oproep van Mark Rutte uit 2013 om een nieuwe auto te kopen, lijkt een dubbele bodem te hebben. De Staat heeft alle belang bij belastingopbrengsten, liefst hoge(re) belastingopbrengsten. Hoogste tijd voor een eerlijk(er) BPM-verhaal s.v.p.

Drs. C. Overduin, Grant Thornton Accountants en Adviseurs