

**Antwoord naar aanleiding van de schriftelijke vragen van de leden Aptroot en Remkes over stijging van de BPM in 2010 (vraagnummer 2010Z06673 van 14 april 2010)**

1

Heeft u kennisgenomen van het bericht "Wijziging BPM leidt niet tot goedkopere auto's" waarin het CBS stelt dat de daling van het basistarief BPM in januari 2010 van 40 naar 27,4 procent niet leidde tot een daling van de belastingdruk, maar juist tot een stijging van 0,5 procent voor nieuwe auto's, en dat de reden hiervoor zou zijn dat de verlaging van dit vaste basispercentage niet opwoog tegen de nieuwe heffing voor CO2-uitstoot? Klopt deze berekening van het CBS? Zo nee, waarom niet?

2

Bent u van mening dat deze stijging in plaats van een daling van de BPM strijdig is met de belofte die u eerder, in uw hoedanigheid als staatssecretaris van Financiën, hebt gedaan om de ombouw van de BPM naar CO2-heffing lastenneutraal te laten plaatsvinden en dat tegelijkertijd de omzetting van de BPM naar de MRB 3) leidt tot een afbouw van 5% per jaar van het budgettaire beslag van de BPM?

3

Kunt u in een overzicht weergeven wat de omvang is van de budgettaire effecten van de tot en met 2013 budgettaire verschuivingen van de BPM naar de MRB en de ombouw van de BPM naar een CO2-heffing? Kunt u hierbij aangeven hoe deze bedragen zich verhouden tot de bedragen die terzake zijn vermeld in het Belastingplan 2010 en de bedragen die het CBS heeft gepresenteerd in bovenvermeld bericht?

Antwoord:

1 en 2.

Ja, ik heb kennis genomen van het genoemde bericht van het CBS. In 2010 bepalen twee ontwikkelingen de hoogte van de BPM. Ten eerste is de BPM, net zoals in de twee voorafgaande jaren, met 5% afgebouwd. Ten tweede is de eerste stap gezet van de ombouw van een BPM gebaseerd op catalogusprijs naar een BPM gebaseerd op absolute CO2-uitstoot. Deze ombouw moet jaarlijks op macroniveau lastenneutraal uitpakken. Bij de tariefstelling voor 2010 en de daaropvolgende jaren is ervan uitgegaan dat nieuwe auto's als gevolg van technische ontwikkelingen, mede ingegeven door communautaire regelgeving, jaarlijks gemiddeld 2,8% zuiniger worden. In de zomer van 2009 heeft het Centraal Plan Bureau (CPB) de beoogde lastenneutraliteit onderzocht. Over de resultaten van dit onderzoek is gerapporteerd in de nota naar aanleiding van het verslag van het Belastingplan 2010.<sup>1</sup> Het CPB heeft de lastenneutraliteit bevestigd, uitgaande van de veronderstelde 2,8% afname van de CO2-uitstoot. Het Planbureau heeft overigens de 2,8% een reële veronderstelling genoemd. De ombouw vindt derhalve lastenneutraal plaats en leidt dan ook niet tot een algehele daling (of stijging) van de catalogusprijs. Eventuele prijsdalingen en prijsstijgingen als gevolg van de ombouw zijn afhankelijk van de CO2-uitstoot van de auto. Zuinige auto's zullen dalen in prijs, zeer zuinige auto's waren al met ingang van 1 januari 2009 geheel vrijgesteld van BPM. Minder zuinige auto's zullen als gevolg van deze grondslagherziening in prijs kunnen stijgen.

Wat wel tot een daling van de catalogusprijs zou moeten leiden is de verlaging van de BPM in het kader van de afbouw met het oog op de introductie van de kilometerprijs. Die effecten zullen echter niet groot zijn. In de hiervoor aangehaalde nota naar aanleiding van het verslag op het Belastingplan 2010 is daarover het volgende opgemerkt:

Wat betreft de vraag over de gevolgen voor de Nederlandse consumentenprijs als gevolg van de recent doorgevoerde verlaging van de BPM (5% in 2009) merk ik op dat de daaruit voortvloeiende prijswijziging minder dan 2% zou kunnen bedragen indien de verlaging één op één zou worden doorgegeven in de consumentenprijs. Afgezet tegen de inflatie zou een volledige doorberekening van die verlaging in de consumentenprijs, rekening houdend met de inflatie, slechts zeer beperkt invloed hebben op die consumentenprijs. In dit kader is ook van belang dat een wijziging van de uitvoering van de personenauto, hoe beperkt ook, alsmede speciale acties en aanbiedingen de prijs dermate beïnvloeden dat veelal niet meer kan worden vastgesteld of, en in hoeverre de BPM-verlaging zijn weerslag heeft gevonden in de consumentenprijs. Voorshands ga ik er van uit dat pas na een aantal

<sup>1</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2009-2010, 32 128, nr. 10

jaren zichtbaar wordt in hoeverre de verlaging van de BPM ook daadwerkelijk zijn invloed heeft gehad op de consumentenprijs.

Benadrukt wordt dat het genoemde bericht van het CBS betrekking heeft op de verandering in autoprijzen tussen januari 2010 en december 2009. Deze maandmutatie leidt uiteraard tot andere uitkomsten dan een jaarmutatie waarin het jaarlijks gemiddeld 2,8% zuiniger worden van auto's adequaat kan worden meegenomen. Het CBS bepaalt verder de prijsontwikkeling van nieuwe auto's op basis van een steekproef van de 30 meest gangbare auto's. Deze steekproef hoeft niet representatief te zijn voor de CO<sub>2</sub>-ontwikkeling van het gehele aanbod en alle verkopen. Op microniveau kunnen de veranderingen in de BPM heel verschillend uitpakken. De ombouw leidt er – zoals gezegd – immers bewust toe dat de BPM van zuinige auto's daalt en de BPM van onzuinige auto's stijgt.

3.

In het Belastingplan 2009 (Stb. 565, zie ook Kamerstukken II, vergaderjaar 2008/09, 31 704, nr. 3) is de afbouw van de BPM in het kader van de kilometerbeprijzing vastgelegd voor de jaren tot en met 2013. Deze wet voorziet in een verschuiving van de BPM naar de MRB in jaarlijkse stappen van € 185 miljoen in de jaren 2009, 2010, 2011 en 2012 en van € 480 miljoen in 2013. De afbouw van de BPM vindt plaats onder gelijktijdige verhoging van de MRB voor personenauto's en bestelauto's van particulieren.