

Vragenlijst voor Fin over omzetting BPM

Carl Koopmans, 10-5-20

Ramingsmemo omzetting bpm-tabel per 1-7-2020

- TNO schrijft *“Het valt niet uit te sluiten dat enige stabiliteit in het systeem van CO₂-waarden pas in of na 2021 terugkeert.”* (Fase 2 rapport p. 9). Op dit moment is er sprake van een overgangperiode, waarin de CO₂-uitstoot van auto's aan verandering onderhevig is. Om ex ante neutraliteit voor autokopers te kunnen realiseren, moet worden uitgegaan van een bepaalde samenstelling van de verkochte auto's waar het gaat om de CO₂-uitstoot. Wordt de berekening, en dus ook de nieuwe tarieven, dan afhankelijk van het moment waarop je die samenstelling meet, binnen de overgangperiode?
- Bij de berekening van de nieuwe BPM-tarieven is gebruik gemaakt van auto's die van december 2017 tot en met maart 2019 zijn verkocht en waarvan zowel een NEDC- als een WLTP-testscore beschikbaar is.
 - In hoeverre zijn de auto's waarvan zowel een NEDC- als een WLTP-testscore beschikbaar is, qua CO₂-uitstoot representatief voor alle auto's die van december 2017 tot en met maart 2019 zijn verkocht?
 - In hoeverre zijn alle auto's die in de periode december 2017 tot en met maart 2019 zijn verkocht, qua CO₂-uitstoot representatief voor de auto's die worden verkocht in het jaar waarin de BPM wordt omgezet (2020)? Dit betreft met name de periode van 16 maanden versus een kalenderjaar (zou de uitkomst veranderen als alleen auto's die in 2018 zijn verkocht worden meegenomen?). Daarnaast kunnen er veranderingen in de tijd zijn tussen de steekproefperiode en 2020 (is de CO₂-uitstoot in 2020 anders dan in 2018?), maar dat wordt in het memo ten dele afgedekt met een robuustheidsanalyse waarin wordt vastgesteld dat een berekening over alleen de eerste maanden van 2019 ook laat zien dat de omzetting budgetneutraal is.
- (p. 2) De totale opbrengst uit bpm voor de conventionele auto's in de steekproef komt uit op 1080 miljoen euro. De totale bpm-opbrengst is ongeveer 2 miljard euro per jaar (voetnoot 4). Een ruwe berekening zou m.i. voor de steekproef uitkomen op een opbrengst van 2 miljard (jaarlijkse opbrengst BPM) x 16/12 (periode van 16 maanden) x 30% (steekproef) = 800 miljoen euro. Waarom wijkt deze uitkomst af van 1080 miljoen euro?
- (p. 3) *“Eerst worden alle schijfgrenzen aangepast met behulp van het geschatte verband tussen NEDC- en WLTP-testscores”* Waarom is in de tabellen 2a en 2b de ondergrens van de eerste schijf niet op deze wijze aangepast? (bijvoorbeeld voor benzineauto's van 0 naar 15 g/km) Welke gevolgen heeft deze keuze voor de budgetneutraliteit in de eerste schijf en in de andere schijven?
- (p. 3) Het tarief in de eerste schijf wordt verlaagd o.b.v. de omrekeningsformule van TNO. *“Na deze verlaging [van het tarief in de eerste schijf] blijkt de budgettaire opbrengst voor conventionele auto's nog 4% hoger dan voor de omzetting. Hierop worden de overige tarieven met 4% verlaagd.”*
 - Als de overige tarieven met 4% worden verlaagd, daalt de opbrengst in de betreffende schijven met 4%. Maar de totale opbrengst (inclusief de eerste schijf) daalt dan met minder dan 4%. Waarom zijn de overige tarieven niet met een zodanig percentage verlaagd (groter dan 4%) dat de totale opbrengst 4% daalt?
 - Waarom wordt gekozen om alleen voor de eerste schijf het nieuwe tarief te berekenen met de omrekeningsformule van TNO? Leidt dit tot meer of minder budgetneutraliteit voor (elk afzonderlijk beschouwd) de tweede t/m vijfde schijf? NB De omrekeningsformule is niet toepasbaar voor het berekenen van het tarief in de hoogste schijf door het ontbreken van een bovengrens, maar bij de andere schijven kan dat wel.
- (p. 5) *“Uit Tabel 3 volgt dat de verandering van de bpm in 80 procent van de gevallen tussen de -15 en +35 procent ligt.”* Waarom liggen deze percentages niet symmetrisch rond nul?

- (p. 5) *“Uit Tabel 3 volgt dat ... de bpm voor auto’s met een uitstoot van meer dan 91 gram/km in de meeste gevallen omlaag gaat.”* Klopt deze uitspraak? Als in tabel 3 de categorie {-5%;+5%] voor de helft wordt toerekend aan “omhoog” en voor de andere helft aan “omlaag”, geldt dat het totale percentage “omlaag” in de klasse NEDC 91-133 50,5% is (iets meer dan de helft), maar voor de klasse NEDC 133-150 is het 42% (minder dan de helft gaat omlaag).