



# Effecten afschaffing BPM- teruggaafregeling taxivervoer

Opdrachtgever: Koninklijk Nederlands Vervoer

Rotterdam, 20 april 2018

# Effecten afschaffing BPM- teruggaafregeling taxivervoer

Opdrachtgever: Koninklijk Nederlands Vervoer

Ecorys

Ricardo Poppeliers

Koen Vervoort

In samenwerking met

Co van Beijeren

Rotterdam, 20 april 2018

# Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding onderzoek	3
1.2	Onderzoeksvragen	4
1.3	Onderzoeksverantwoording	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Effecten op de kostprijs	5
2.1	Uitgangspunten	5
2.2	Kosteneffecten	7
2.3	Vergelijking met cijfers regeerakkoord	8
3	Geschatte effecten regeling afschaffing teruggaaf BPM	9
3.1	Financieel effect: gedragseffecten ondernemers	9
3.2	Financieel effect: effecten op cliënten en consumenten	9
3.3	Financieel effect, effecten op opdrachtgevers zorgvervoer	10
3.4	Effecten op milieu	10
3.5	Andere effecten	11
4	Conclusies	12
	Bijlage 1. Tabellen	14

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding onderzoek

Het taxivervoer in Nederland maakt net als het openbaar vervoer, politieauto's, brandweerauto's, bestelauto's van ondernemers en ambulances gebruik van de BPM-teruggaafregeling. Een ondernemer die een personenauto voor 90% of meer als taxi of voor openbaar vervoer gebruikt kan de betaalde BPM terugvragen.

### *Een teruggaaf van de BPM onder voorwaarden*

De BPM kan alleen in één keer vooraf teruggekregen worden. Voldoet men binnen drie jaar niet meer aan de voorwaarden voor teruggaaf of wordt de auto verkocht dan moet (een deel) van de BPM terugbetaald worden. Men komt in aanmerking voor teruggaaf als aan alle volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De RDW heeft de auto goedgekeurd om te gebruiken als taxi of voor openbaar vervoer;
- De aanvrager heeft een geldige WP-vergunning. Met een WP-vergunning mag men de auto gebruiken als taxi of voor openbaar vervoer;
- Men heeft verklaard dat men de auto voor minimaal 90% gaat gebruiken als taxi of voor openbaar vervoer;
- Men is niet failliet en heeft geen surseance van betaling gekregen.

### *Een teruggaaf die al lange tijd bestaat*

De huidige regeling geniet, net als de meeste vrijstellingen voor de BPM, zijn oorsprong in de Wet op de omzetbelasting 1954. In deze wet werd het zogeheten weeldetarief voor personenauto's vastgelegd. In de wet waren uitzonderingen vastgelegd voor 'motorrijtuigen welke kennelijk zijn ingericht voor het vervoeren van zieken of gevangenen alsmede 'motorrijtuigen welke kennelijk zijn ingericht om te worden gebruikt door de politie of de brandweer dan wel voor militaire doeleinden'. Deze voertuigen ontbeerden het weeldekarakter. Datzelfde gold ook voor de bijzondere invalidenwagentjes met een beperkte cilinderinhoud of elektromotor.

In verband met de invoering van de btw per 1 januari 1969 is bij de Wet op de omzetbelasting 1968 het weeldetarief voor personenauto's omgezet in een bijzondere verbruiksbelasting (BVP). Met ingang van 1 augustus 1982 zijn de motorrijwielen onder de heffing gebracht. Dezelfde motorvoertuigen als voorheen werden uitgezonderd. De taxi-vrijstelling in de BPM, is bij amendement per 1 januari 1973 ingevoerd, gelijktijdig met die voor de MRB. Een belangrijk argument bij de invoering ervan was de stimulering van deze vorm van openbaar personenvervoer.

In de Wet op de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) zijn in 1992 alle wettelijke en buitenwettelijke vrijstellingen opgenomen die bestonden onder de BVP. De BPM is sinds 1992 veranderd van een belasting die over de catalogusprijs van motorvoertuigen geheven wordt naar een belasting die afhankelijk is van de CO<sub>2</sub>-uitstoot ervan. De uitzonderingen zijn blijven bestaan.

### *Recente regeerakkoord voorziet afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's*

In het recente regeerakkoord 2017-2021, *Vertrouwen in de toekomst*, is onder de kop *Milieupakket bedrijven* een afschaffing van de BPM-teruggaafregeling op taxi's voorzien vanaf 2020. In het regeerakkoord zelf wordt de maatregel niet verder toegelicht. Wel is in de bijlage van het regeerakkoord een budgettair effect van jaarlijks €37 miljoen opgenomen vanaf 2020.

Voor het taxi- en zorgvervoer kan de maatregel grote effecten hebben. Tegen deze achtergrond heeft de vereniging van taxi- en zorgvervoerondernemers in de federatie Koninklijk Nederlands Vervoer (hierna te noemen KNV) aangegeven meer zicht te willen hebben op de effecten van deze maatregel. KNV heeft aan Ecorys gevraagd deze effecten in beeld te brengen.

## 1.2 Onderzoeksvragen

KNV wil op basis van de meest recente informatie inzicht in de volgende effecten van het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling:

- Effecten op de kostprijs van de verschillende typen / soorten taxivervoer;
- Effecten inzake verduurzaming (milieu);
- Effecten voor opdrachtgevers (zorgvervoer) en/of cliënten en consumenten.

## 1.3 Onderzoeksverantwoording

De studie beperkt zich tot voertuigen die in bezit zijn bij de leden van KNV. Over deze voertuigen is gedetailleerde informatie beschikbaar. In totaal zijn er in Nederland (cijfers RDW voor januari 2016) circa 31.000 geregistreerde taxivoertuigen, waarvan (afgerond) 27.000 voertuigen met een geactiveerde Boord Computer Taxi (BCT). Het totale wagenpark van leden van KNV is 16.726 (peildatum januari 2016), en heeft daarmee betrekking op iets meer dan de helft van de taxivoertuigen.

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen is gebruik gemaakt van de volgende gegevens over het taxivervoer en bijbehorende BPM-bedragen:

- Kerncijfers KNV Taxi- en Zorgvervoer 2016;
- Management informatie taxiondernemers (5 middelgrote en grote ondernemingen) die onlangs totaal 560 voertuigen hebben aangeschaft ;
- Aantal geactiveerde Boordcomputer taxi's (BCT's, ontvangen via KNV);
- BPM tarieven geldend voor 2018.

In aanvulling hierop heeft een gesprek met het Ministerie van Financiën plaatsgevonden, de dato 5 maart 2018, over de aanleiding en mogelijke effecten van het voorstel.

## 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk twee geeft de geschatte effecten weer op de kostprijs per type taxivervoer. Verschillende andere verwachte effecten van de maatregel komen aan bod in hoofdstuk drie. De conclusies zijn opgenomen in hoofdstuk vier.

## 2 Effecten op de kostprijs

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten op de kostprijs van de verschillende typen / soorten taxivervoer bij afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's vanaf 2020.

We maken hierbij onderscheid naar vier vormen van taxivervoer:

1. Taxi's;
2. Taxibussen;
3. Rolstoeltaxi's;
4. Rolstoeltaxibussen.

### 2.1 Uitgangspunten

De effecten op de kostprijs zijn gebaseerd op uitgangspunten over:

- Aantal taxivoertuigen;
- Aantal kilometers en inzeturen van voertuigen;
- Levensduur voertuigen en BPM-berekeningen;
- Soort en type voertuigen.

Het merendeel van de gegevens is gebaseerd op de publicatie *Kerncijfers Taxi & Zorgvervoer* van KNV.

#### Aantal taxivoertuigen bij de leden van KNV

De studie beperkt zich tot voertuigen die in bezit zijn bij de leden van KNV. In totaal zijn er in Nederland (cijfers RDW voor januari 2016) circa 31.000 geregistreerde taxivoertuigen, waarvan (afgerond) 27.000 voertuigen met een geactiveerde Boord Computer Taxi (BCT). Het totale wagenpark van leden van KNV bedraagt 16.726 (peildatum januari 2016), en heeft daarmee betrekking op iets meer dan de helft van de taxivoertuigen.

#### Aantal kilometers en inzeturen per type voertuig in taxivervoer KNV

De uitgangspunten voor het aantal kilometers en de inzeturen van voertuigen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

**Tabel 1 Aantal kilometers en inzeturen per type voertuig**

Type voertuig	Gemiddelde kilometers per voertuig per jaar	Levensduur	Gemiddelde inzeturen per voertuig per jaar	Procentueel aandeel wagenpark	Aantal voertuigen
Taxi	60.846	5 jaar	2.531	32	5.345
Taxibus	35.278	6 jaar	1.285	40	6.681
Rolstoeltaxi	60.186	6 jaar	1.792	1	167
Rolstoeltaxibus	56.105	7 jaar	1.939	27	4.533
<b>Totaal</b>				<b>100</b>	<b>16.726</b>

## Uitgangspunten levensduur

Taxibedrijven hanteren voor hun vervoermaterieel over het algemeen een fiscale levensduur van 5 tot 7 jaar met een restwaarde van 10 %. De bedrijfseconomische levensduur is per bedrijf verschillend en sterk afhankelijk van het gebruik.

## Soort en type voertuigen:

### 4 persoons taxi:

In het verre verleden werden door de hoge inruilprijzen bijna alleen taxi's ingezet van het merk Mercedes. Al geruime tijd worden echter ook andere merken als 4 persoonstaxi ingezet; Volkswagen, Ford, Skoda en Mercedes. De meest voorkomende voertuigen zijn Mercedes en Volkswagen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van Mercedes en Volkswagen Passat zijn praktisch gelijk. Circa 10% van het totaal aantal 4 persoons taxi's zijn elektrische voertuigen. Daarnaast zijn er in de grote steden veel ZZP'ers die uit financiële overwegingen tweedehands voertuigen aanschaffen waarbij geen teruggave van BPM mogelijk is. Vandaar dat onze berekening is gebaseerd op 80% van de 4 persoons taxi's.

**Taxibus:** De meest voorkomende voertuigen zijn Mercedes (voornamelijk de Vito en Sprinter) , de Volkswagen Crafter en de Ford Transit. Van het totaal aantal taxibussen rijdt 11 % op gas.

**Rolstoeltaxi:** Dit zijn voornamelijk VW Caddy's waarvan 13% op aardgas.

**Rolstoelbussen:** Van oudsher wordt deze markt gedomineerd door de Mercedes Sprinter. Van het aantal rolstoelbussen rijdt 13% op gas. Dit zijn overwegend Fiat Ducato's.

## Uitgangspunten BPM berekeningen

Voor de bepaling van de BPM hebben vijf taxiondernemers voor dit onderzoek recente inkoopgegevens van aangekocht materieel (560 voertuigen) ter beschikking gesteld. De laatste jaren komen fabrikanten met materieel op de markt dat van jaar tot jaar zuiniger wordt. Bij de berekeningen hanteren wij de CO<sub>2</sub>-gegevens van de voertuigen met de laagste uitstoot (= 'laagste BPM-bedrag').

In onderstaande tabel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 4 persoons Taxi: Daar Mercedes hier het meest voorkomende merk is en de andere merken een uitstoot hebben die globaal gelijk is, is Mercedes hier als uitgangspunt genomen. Dit echter over 80% van het absolute aantal omdat elektrisch en tweedehands materieel niet voor teruggave in aanmerking komen;
- Taxibus: Hier hebben we de meest voorkomende voertuigen onderscheiden;
- Rolstoeltaxi. Deze markt wordt bijna geheel door de VW Caddy bediend;
- Rolstoeltaxibus. Deze markt wordt grotendeels door Mercedes bediend terwijl de voertuigen die gebruik maken van gas veelal van het merk Fiat zijn.

**Tabel 2 CO<sub>2</sub>-uitstoot en BPM bedrag per type voertuig**

Type en soort	aandeel	aantal	CO2 uitstoot	BPM bedrag in Euro
<b>Taxi 4 persoons</b>				
Mercedes 220	100%( -20%)	4.276	102	6.040
<b>Taxibus</b>				
Mercedes mb Vito	30%	2.004	158	19.978
VW T 68	30%	2.004	155	19.029
Ford Tr 185	29%	1.938	159	20.294
VW T6 CNG	11%	735	208	33.661
<b>Rolstoeltaxi</b>				
Caddy	87%	145	116	9.210
Caddy CNG	13%	22	118	4.857
<b>Rolstoeltaxibus</b>				
Mercedes Sprinter	87%	3.944	187	34.878
Fiat Ducato	13%	589	234	45.569
<b>Totaal</b>		15.657		

Bron: inkoopgegevens taxiondernemers. Voertuigen - geschikt voor taxivervoer - met de laagste CO2 uitstoot.

## 2.2 Kosteneffecten

In de volgende tabel zijn de extra kosten per jaar voor de achterban van KNV weergegeven – bij afschaffing van de BPM teruggaafregeling - bij gemiddeld gebruik van de voertuigen. De kosten voor de achterban lopen op tot circa € 58,7 miljoen per jaar.

De onderliggende berekeningen zijn opgenomen in bijlage 1

**Tabel 3 Extra kosten per voertuigtype en totaal bij afschaffing BPM-teruggaafregeling**

Voertuigtype	Kosten per jaar	Aantallen	Kosten achterban KNV per jaar (x € mln)
<b>Taxi 4 persoons</b>			
Taxi Mercedes	1.317	4.276	5,6
<b>Taxibus</b>			
Minibus Mercedes	3.697	2.004	7,4
Minibus VW	3.521	2.004	7,1
Minibus Ford	3.754	1.938	7,3
Minibus VW CNG	6.227	735	4,6
<b>Rolstoeltaxi</b>			



Rolstoeltaxi VW Caddy	1.704	145	0,2
Rolstoeltaxi VW Caddy CNG	899	22	0,02
<b>Rolstoeltaxibus</b>			
Rolstoelbus Mercedes Sprinter	5.622	3.944	22,2
Rolstoelbus Fiat Gas	7.345	589	4,3
<b>Totaal</b>		<b>15.657</b>	<b>58,7</b>

## 2.3 Vergelijking met cijfers regeerakkoord

In de bijlage bij het regeerakkoord staat een financieel overzicht van het effect van voorgestelde wijzigingen. Het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling op taxi's is deel van het zogeheten milieupakket bedrijven en is onderstaand weergegeven.

**Tabel 4** Ingeschatte effecten afschaffen teruggaafregeling taxi's

0	Milieupakket bedrijven	2018	2019	2020	2021	struc	struc in
	<b>Subtotaal</b>	<b>3</b>	<b>-142</b>	<b>-374</b>	<b>-411</b>	<b>-726</b>	
155	Schuif energiebelasting aardgas en elektriciteit		-64	-64	-64	-64	2019
156	Verlaging belastingvermindering energiebelasting		-56	-56	-56	-56	2019
157	Hogere belasting op verbranden en storten van afval		-50	-50	-50	-50	2019
158	Afschaffen teruggaafregeling taxi's			-37	-37	-37	2019

Bron: bijlage bij het regeerakkoord

Het financiële effect van het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling wordt in het Regeerakkoord ingeschat op € 37 miljoen voor de gehele taxisector. Op basis van onze berekeningen in de vorige paragraaf is het geschatte effect voor alleen de leden van KNV circa € 59 miljoen. Hier zit dus een substantieel verschil in geschatte effecten in. Daar er geen toelichting op het regeerakkoord beschikbaar is, kunnen de verschillen niet worden verklaard.

Ten behoeve van de Kabinetsformatie afgelopen jaar heeft het Ministerie van Financiën een zogeheten *Ombuigings- en intensiveringslijst* opgesteld. De lijst is opgesteld in aanloop naar een nieuwe kabinetsformatie als technische ondersteuning van mogelijke politieke keuzes. In de lijst is het afschaffen van de teruggaafregeling BPM en de vrijstelling in de MRB voor taxi's opgenomen, onderstaand volgt een citaat hieruit.

*"29. Afschaffen teruggaafregeling BPM en de vrijstelling in de MRB voor taxi's  
Voor taxi's geldt een teruggaafregeling in de BPM en een vrijstelling in de MRB. Besloten kan worden om deze regelingen op te heffen. De maatregelen hebben waarschijnlijk tariefsverhogingen tot gevolg, ook in het gesubsidieerde doelgroepvervoer. Een groot deel van het taxivervoer betreft namelijk contractvervoer (leerlingenvervoer, ouderenvervoer, etc.).  
De maatregel is voor de Belastingdienst een structuuraanpassing voor de autobelastingen en leidt tot een afname van complexiteit. Invoering is bij opneming in het Belastingplan 2018 niet eerder mogelijk dan per 1 januari 2019. Bij deze implementatietermijn is geen rekening gehouden met de mogelijke samenloop met de implementatie van andere maatregelen (categorie B)."*

Geschat wordt door het Ministerie van Financiën dat deze maatregel € 78 miljoen aan inkomsten voor de Nederlandse Staat oplevert. Ook hier ontbreekt een onderbouwing van dit bedrag.

### 3 Geschatte effecten regeling afschaffing teruggaaf BPM

De geschatte nadelige financiële effecten voor de achterban van KNV bedragen conform het voorgaande hoofdstuk circa €58,7 miljoen. Dit bedrag is *ceteris paribus* (dus als alle andere factoren verder niet wijzigen). Het lijkt echter aannemelijk dat gedragseffecten optreden indien tot afschaffing van de teruggaafregeling wordt overgegaan.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal verwachte gedragseffecten op korte termijn van de BPM-teruggaafregeling. Dit betreft de volgende effecten:

- Financieel effect, gedragseffecten ondernemers;
- Financieel effect, effecten op cliënten en consumenten;
- Financieel effect, effecten op opdrachtgevers zorgvervoer;
- Effecten op milieu;
- Andere effecten.

#### 3.1 Financieel effect: gedragseffecten ondernemers

Indien tot afschaffing dreigt te worden overgegaan, kunnen ondernemers gaan anticiperen op de maatregel. Dit kan bijvoorbeeld door nu nog nieuw materieel voor het taxivervoer aan te schaffen en dit en / of bestaand materieel versneld af te schrijven.

Een versnelde afschrijving betekent echter ook een hogere kostprijs. Binnen bestaande contracten of maximumtarieven is de vrijheid voor ondernemers om dit door te belasten echter zeer beperkt.

We verwachten dat dit effect beperkt optreedt. Een en ander zal vooral sterk afhankelijk zijn van de mate waarmee de tarieven evenredig kunnen worden aangepast of de kosten toch vergoed kunnen worden. De kans lijkt groter dat langer met bestaand materieel wordt doorgereden om de extra kosten zolang mogelijk uit te stellen. Zie ook de volgende paragrafen.

#### 3.2 Financieel effect: effecten op cliënten en consumenten

Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- Zorgvervoer: mensen met een indicatie die gebruik maken van zorgvervoer (waaronder WMO, leerlingenvervoer, Wlz en Valys);
- Taxivervoer: straattaxi vervoer en zakelijke contracten.

##### Zorgvervoer

De extra kosten per uur verschillen per voertuigtype: van €0,52 ( 4 persoons taxi) tot €4,85 (Minibus gas). Dit betekent dat ook de effecten per type vervoermarkt verschillend zijn. De 4 persoons taxi's worden vooral in de consumentenmarkt (taxivervoer) ingezet. Op basis van een gemiddelde omzet van circa €27,- per uur is het effect op de totale kostprijs hier 1,9%. Bij de inzet van een Minibus CNG gas (vast routevervoer in de zorgvervoermarkt zoals bijvoorbeeld leerlingenvervoer) bedraagt de kostenverhoging op basis van een gemiddelde omzet van €35,- 13,9%.

De verwachting is dat vooral voertuigen in het zorgvervoer met kostenverhogingen ten gevolge van de afschaffing BPM-teruggaafregeling te maken krijgen. Dit betekent dus dat mensen die geïndiceerd zijn voor dit vervoer de effecten hiervan kunnen gaan ondervinden.

Zorgvervoer is een contractmarkt met langjarige aanbestedingscontracten. Dit betekent dat er nu al contracten lopen (en wellicht doorlopen tot na 2020) waarbij geen rekening is gehouden met de afschaffing. Dit geldt voor zowel de inschrijvende ondernemers als de opdrachtgevende overheden. Een onverwachte kostenstijging leidt echter – bij directe doorbelasting hiervan - tot een hogere kostprijs en daarmee tot een hoger tarief. Mogelijk kan hieraan (deels) tegemoet worden gekomen door te snijden in het aanbod (in tijden / uren / bestemmingen), maar daarmee vermindert ook de kwaliteit van dit product. Het is hierbij belangrijk te beseffen dat geïndiceerden in principe geen gebruik kunnen maken van andere vormen van collectief vervoer. Met andere woorden: zij hebben geen alternatief. Indien deze mensen dus een beperkter aanbod in collectief vervoer gaan krijgen, zullen zij in hun bewegingsvrijheid worden beperkt en/of (meer) afhankelijk worden van familie / vrienden / kennissen.

Kortom: dit betekent dat deze maatregel een negatief effect heeft op cliënten van zorgvervoer tenzij een opdrachtgevende overheid bereid is dit te compenseren. In hoeverre dit juridisch mogelijk is (hoe het hogere tarief te bepalen en hoe te bepalen of hiermee geen gewijzigde spelregels voor de oorspronkelijke aanbesteding ontstaan) is niet onderzocht. Ook is niet onderzocht of opdrachtgevende overheden hiertoe de (financiële) mogelijkheden hebben en/of bereid zijn. Overigens spreekt het citaat uit de zogeheten Ombuigings- en intensiveringslijst van het Ministerie van Financiën (zie pagina 8 van dit rapport) ook over de waarschijnlijkheid van tariefsverhogingen.

#### **Taxivervoer**

De 4 persoons taxi's worden vooral in de consumentenmarkt ingezet. Op basis van een gemiddelde omzet van circa €27,- per uur is het effect op de totale kostprijs hier 1,9 %.

Dit betekent dat het taxivervoer duurder wordt. Dit zal de vraag naar taxivervoer drukken. Mensen die gebruik maken van de straattaxi hebben soms wel een alternatief, maar soms ook niet. Dit is sterk afhankelijk van het tijdstip en de bestemming van de verplaatsing. Een afname in taxivervoer kan daarmee deels gecompenseerd worden door een toename van openbaar vervoergebruik of andere vormen van mobiliteit, maar een deel van de verplaatsingen zal ook niet meer kunnen plaatsvinden.

### **3.3 Financieel effect, effecten op opdrachtgevers zorgvervoer**

In het voorgaande is aangegeven dat bij afschaffing van de teruggaafregeling van de BPM de kosten van het zorgvervoer gaan toenemen. Dit kan mogelijk, tijdens de looptijd van een bestaand contract, tot een verzoek voor een extra financiële bijdrage leiden. Daarbij resulteert dit normaliter bij een nieuwe aanbesteding tot hogere kosten voor het zorgvervoer dan wel een verminderd aanbod.

### **3.4 Effecten op milieu**

De afschaffing van de teruggaafregeling kan ook zijn weerslag hebben op het milieu: de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het taxivervoer.

Het regeerakkoord geeft een duidelijke totale milieudoelstelling voor Nederland weer, namelijk een emissiereductiedoelstelling van 49% in 2030, wat een additionele reductie ten opzichte van

ongewijzigd beleid van 56 Mton CO<sub>2</sub> impliceert. Deze opgave is, in lijn met verkenningen van het PBL, in het regeerakkoord indicatief vertaald in een opgave op sectorniveau, zie onderstaand.

Tabel 3.1 Reductiedoelstelling CO<sub>2</sub>

Tabel: Indicatieve toedeling 49%-reductieopgave in 2030		
Domein	Reductie in 2030 (Mton)	Maatregelen
Industrie	1	Recycling
	3	Procesefficiency
	18	Afvang en opslag koolstofdioxide
Transport	1,5	Zuiniger banden, Europese normen, elektrische auto's
	2	Biobrandstoffen en maatregelen steden

Bron: Regeerakkoord

In het nationaal Klimaat- en energieakkoord worden met alle sectoren afspraken gemaakt over het tijdspad. Paragraaf 3.2 mobiliteit uit het regeerakkoord geeft weer dat het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Uitfasering van de fiscale stimulering van emissieloze auto's wordt in lijn gebracht met deze ambitie. Het geschatte effect van de afschaffing BPM-teruggaafregeling taxi's op het energiedoel is in het regeerakkoord niet gespecificeerd.

Op dit moment worden duurzame taxivoertuigen vooral aangeschaft omdat dit in bestekken wordt geëist / een expliciet gunningscriterium is. Indien dit niet het geval zou zijn zouden vervoerders mogelijk veel meer kiezen voor de traditionele dieselloze voertuigen die qua exploitatie efficiënter zijn ten opzichte van voertuigen die op groen/bio of aardgas rijden. Dit ondanks dat op dit moment de BPM wordt teruggevorderd.

Het afschaffen van de BPM-teruggaafregeling betekent dat nieuwe auto's duurder worden. Voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan dit betekenen dat:

- Er meer en sneller elektrische taxi(voertuigen) worden aangeschaft. Daar is reeds nu sprake van indien dit als expliciet gunningscriterium in het zorgvervoer is opgenomen. Zie hiervoor. Het is de vraag of afschaffing deze trend versnelt. Zo ja, dan zal inderdaad de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen.
- De kans bestaat dat langer met huidige auto's wordt doorgereden. Die produceren meer CO<sub>2</sub>-uitstoot dan vergelijkbare nieuwe auto's. Daarmee duurt het tenminste enige tijd voordat er sprake is van een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Op korte termijn is er dan geen sprake van milieuwinst. Het eventueel langer doorrijden met meer vervuilende auto's wordt minder verwacht in het zorgvervoer (met bestekken en ambities van overheden inzake zero emissie) dan in het taxivervoer.
- Een mogelijk anticiperende maatregel door ondernemers vanuit het taxivervoer het aanschaffen van tweede hands diesels is. De mate waarin dit mogelijk is – en daarmee milieueffecten op korte termijn heeft – is mede afhankelijk van gemeentelijk beleid.
- Ritten via andere vervoerwijzen plaatsvinden. Het effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot hangt in dat geval af van de gekozen andere vervoerwijze.

Kortom: op korte termijn zijn er zowel positieve als negatieve effecten op CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk.

### 3.5 Andere effecten

Opgemerkt wordt dat indien de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling resulteert in minder taxiverkeer en minder taxivoertuigen de overheid MRB- en accijnsinkomsten misloopt. Dit kunnen substantiële financiële effecten betreffen die het positieve financiële effect van afschaffing van de regeling voor de Nederlandse Staat - zoals ingeschat door het Ministerie van Financiën - weer deels teniet doen.

## 4 Conclusies

In het recente regeerakkoord 2017-2021 *Vertrouwen in de toekomst*, is een afschaffing van de BPM-teruggaafregeling op taxi's voorzien vanaf 2020. In het regeerakkoord zelf wordt de maatregel niet verder toegelicht. Wel is in de bijlage van het regeerakkoord een budgettair effect van jaarlijks € 37 miljoen opgenomen vanaf 2020. Voor het taxi- en zorgvervoer kan de maatregel grote effecten hebben. Tegen deze achtergrond heeft Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi- en Zorgvervoer (KNV) aangegeven meer zicht te willen hebben op de effecten van deze maatregel. KNV heeft aan Ecorys gevraagd deze effecten in beeld te brengen.

Voorliggend rapport laat zien dat alleen voor de leden van KNV de extra kosten op jaarbasis op circa € 58,7 miljoen worden geschat. Dit bedrag ligt substantieel hoger dan het bedrag van € 37 miljoen in het regeerakkoord. Daar er geen toelichting op het regeerakkoord beschikbaar is, kunnen de verschillen niet worden verklaard. Het bedrag van € 58,7 miljoen is *ceteris paribus* (dus als alle andere factoren niet wijzigen). Het lijkt echter aannemelijk dat gedragseffecten optreden indien tot afschaffing van de teruggaafregeling wordt overgegaan.

Ondernemers kunnen gaan anticiperen op de maatregel. In hoeverre dit mogelijk is en effect sorteert, is afhankelijk van het type vervoer. Er is hierbij onderscheid in zorgvervoer en taxivervoer. Een ondernemer kan anticiperen door nu nog nieuw materieel voor het taxivervoer aan te schaffen en dit en / of bestaand materieel versneld af te schrijven. Een versnelde afschrijving betekent echter ook een hogere kostprijs. Binnen bestaande contracten of maximumtarieven is de vrijheid voor ondernemers om dit door te belasten zeer beperkt. We verwachten dat de versnelde afschrijving beperkt optreedt. De kans lijkt groter dat langer met bestaand materieel wordt doorgereden om de extra kosten zolang mogelijk uit te stellen. In het zorgvervoer zijn er bestekken en ambities inzake zero emissie, waardoor het langer kunnen doorrijden met meer vervuilende auto's niet altijd mogelijk is. In hoeverre dit in het taxivervoer mogelijk is, is mede afhankelijk van gemeentelijk beleid.

De schattingen laten zien dat afschaffing van de BPM-teruggaafregeling (*ceteris paribus*) leidt tot extra kosten per uur. Dit is in onderstaande tabel per type voertuig weergegeven.

**Tabel** Extra kosten per uur per type voertuig bij afschaffing BPM-teruggaafregeling

Type voertuig	Extra kosten per uur
Taxi Merc	€ 0,52
Minibus Merc	€ 2,88
Minibus VW	€ 2,74
Minibus Ford	€ 2,92
Minibus CNGVW	€ 4,85
Caddy	€ 0,95
Caddy CNG	€ 0,50
Merc Sprinter	€ 2,90
Fiat Ducato	€ 3,79

Voor achterliggende berekeningen zie bijlage 1

De extra kosten per uur verschillen per voertuigtype: van € 0,52 ( 4 persoons taxi) tot € 4,85 (Minibus gas). Dit betekent dat ook de effecten per type vervoermarkt verschillend zijn. De 4 persoons taxi's worden vooral in de consumentenmarkt (taxivervoer) ingezet. Op basis van een gemiddelde omzet van circa €27,- per uur is het effect op de totale kostprijs hier 1,9%. Bij de inzet van een Minibus CNG gas (vast routevervoer in de zorgvervoermarkt zoals bijvoorbeeld leerlingenvervoer) bedraagt de kostenverhoging op basis van een gemiddelde omzet van €35,- 13,9%.

De verwachting is dat vooral voertuigen in het zorgvervoer met kostenverhogingen ten gevolge van de afschaffing BPM-teruggaafregeling te maken krijgen. Dit betekent dat mensen die geïndiceerd zijn voor dit vervoer de effecten hiervan kunnen gaan ondervinden. Het is hierbij belangrijk te beseffen dat geïndiceerden in principe geen gebruik kunnen maken van andere vormen van collectief vervoer. Met andere woorden: zij hebben geen alternatief. Indien deze mensen dus een beperkter aanbod in collectief vervoer gaan krijgen, zullen zij in hun bewegingsvrijheid worden beperkt en/of (meer) afhankelijk worden van familie / vrienden / kennissen. Dit betekent dat deze maatregel een negatief effect heeft op cliënten van zorgvervoer tenzij een opdrachtgevende overheid de financiële mogelijkheden heeft en bereid is dit te compenseren. Op korte termijn zullen door de maatregel de kosten van het zorgvervoer gaan toenemen, tenzij het productaanbod minder wordt.

Op korte termijn zijn er zowel positieve als negatieve effecten op CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk. Een eventueel extra milieu effect van deze maatregel is mede afhankelijk van de vraag of de afschaffingsmaatregel de trend van meer en snellere aanschaf van schonere voertuigen in het zorgvervoer versneld (overheden stellen in bestekken immers al eisen).

# Bijlage 1. Tabellen

Deze bijlage bevat de onderliggende berekeningen.

## Toelichting bepaling BPM-bedragen per voertuig

De onderstaande tabel relateert aan tabel 2 in hoofdstuk 2.1.

**Tabel** Tarief BPM op basis van CO2 uitstoot (per 1 januari 2018)

Ondergrens	Bovengrens	Tarief in euro's
0	73 gram/km	=356 + 2* werkelijke uitstoot – ondergrens
73 gram/km	98 gram/km	= 502+63* werkelijke uitstoot -ondergrens
98 gram/km	144 gram/km	=2.077+139 *werkelijke uitstoot – ondergrens
144 gram/km	162 gram/km	=8.471+229 *werkelijke uitstoot – ondergrens
162 gram km		= 12.593 +458* werkelijke uitstoot – ondergrens

*Dieseltoeslag: Is de CO2 uitstoot van een taxivoertuig hoger dan 63 gram/km dan betaalt men naast de uitkomst van de eerdere berekening een dieseltoeslag van € 87,38 per gram CO2 uitstoot boven de 63 gram/km.*

De navolgende tabellen relateren aan paragraaf 2.2.

## Extra kosten per uur bij afschaffing BPM per type voertuig

Onderstaande tabellen laten de extra kosten per uur zien.

**Tabel** Extra kosten per uur voor taxi's en taxibussen bij afschaffing BPM-teruggaafregeling

	Taxi Merc	Minibus Merc	Minibus VW	Minibus Ford	Minibus CNGVW
Totaal BPM	€ 6.040	€ 19.978	€ 19.029	€ 20.294	€ 33.661
Aantal jaren in gebruik	5	6	6	6	6
Rentepercentage	4 %	4 %	4%	4%	4%
Rentekosten per jaar	€ 121	€ 400	€ 381	€ 406	€ 673
BPM kosten per jaar	€ 1.208	€ 3.330	€ 3.172	€ 3.382	€ 5.610
Huidige rente BPM	-€ 12	- € 33,-	-€ 32	- € 34	-€ 56
<b>Totale jaarkosten</b>	<b>€ 1.317</b>	<b>€ 3.697</b>	<b>€ 3.521</b>	<b>€ 3.754</b>	<b>€ 6.227</b>
Aantal inzeturen	2.531	1.285	1.285	1.285	1.285
<b>Extra kosten per uur</b>	<b>€ 00,52</b>	<b>€ 2,88</b>	<b>€ 2,74</b>	<b>€ 2,92</b>	<b>€ 4,85</b>

**Tabel Extra kosten per uur voor rolstoeltaxi's en -bussen bij afschaffing BPM-teruggaafregeling**

	Caddy	Caddy CNG	Merc Sprinter	Fiat Ducato
Totaal BPM	9.210	4.857	34.878	45.569
Aantal jaren in gebruik	6	6	7	7
Rentepercentage	4 %	4 %	4 %	4 %
Rentekosten per jaar	€ 184	€97	€ 698	€ 911
BPM kosten per jaar	€1535	€810	€4.982	€6.510
Huidige rente BPM	€ -15	-€ 8	€ -58	-76
<b>Totale jaarkosten BPM</b>	<b>€1704</b>	<b>€ 899</b>	<b>€5.622</b>	<b>€7.345</b>
Aantal inzeturen	1.792	1.792	1.939	1.939
<b>Extra kosten per uur</b>	<b>€0,95</b>	<b>€0,50</b>	<b>€ 2,90</b>	<b>€ 3,79</b>



# Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W** [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

***Sound analysis, inspiring ideas***