



Afschaffen BPM-teruggaaf voor taxi en zorgvervoer

Korte notitie



Afschaffen BPM-teruggaaf voor taxi en zorgvervoer

Korte notitie

Delft, CE Delft, 1 juli 2019

Personenvervoer / Doelgroepenbeleid / Belastingen / Retributies
VT: Zorgvervoer

Deze notitie is opgesteld door: Lianne van Wijngaarden, Anco Hoen, Eric Tol en Jaime Rozema

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Samenvatting

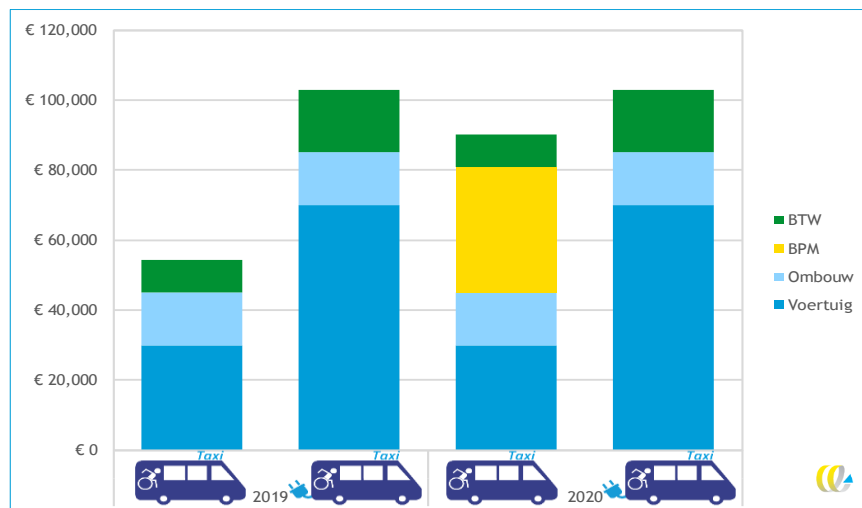
De afschaffing van de BPM-teruggaveregeling per 1 januari 2020 zal de komende paar jaren in zeer beperkte mate leiden tot een verschuiving naar de inzet van volledige elektrische personen- en rolstoelbussen in het doelgroepenvervoer. Weliswaar zijn er een beperkt aantal aanbieders van elektrische personen- en rolstoelbussen op de Nederlandse markt, de inzetbaarheid van deze voertuigen is veel beperkter dan die van de dieselvarianten. De beperkte actieradius, maar ook het beperkter aantal rolstoelplaatsen vanwege de limiet aan het maximaal toelaatbare gewicht zijn hier met name debet aan. Het is waarschijnlijk dat de maatregel per saldo kostenverhogend zal werken in het zorg- en doelgroepenvervoer. Als gevolg daarvan kan het vervoersaanbod voor gehandicapten, leerlingen en ouderen onder druk komen te staan.

Situatie nu en straks

Bij de aanschaf van een nieuwe personenauto, motor of bestelauto betaalt men in Nederland BPM (Belasting Personenauto's en Motorrijwielen). In sommige situaties kan men in aanmerking komen voor een teruggaaf van de betaalde BPM (Belastingdienst, 2019c). Dit geldt momenteel bijvoorbeeld voor taxivoertuigen.

In het belastingplan 2019 wordt aangekondigd dat taxi's per 1 januari 2020 de BPM niet meer terug kunnen vragen na de aanschaf van een nieuw voertuig (Rijksoverheid, 2019). Dit geldt voor straattaxi's, contractvervoer en doelgroepenvervoer (zorg- en leerlingenvervoer) (Rijksoverheid, 2019). Omdat de BPM in Nederland afhankelijk is gemaakt van de CO₂-uitstoot van een voertuig, en een hoger voertuiggewicht leidt tot meer CO₂-uitstoot, nemen de kosten van grote, zware voertuigen relatief veel toe. Dit geldt in het bijzonder voor grote personenbussen die veel voor het zorg- en leerlingenvervoer worden ingezet.

Figuur 1 - Indicatieve berekening van de aanschafkosten inclusief BPM* voor diesel- (links) en volledig elektrische rolstoelbussen (rechts) in 2019 en 2020



* BPM-berekening gebaseerd op een voertuig met een CO₂-uitstoot van 187 g/km. Dit representatief voor de uitstoot van gemiddelde ingezette personenbussen.

Figuur 1 illustreert de aanschafkosten voor een elektrische- en diesel rolstoelbus in de huidige (tot eind 2019) en de nieuwe situatie (vanaf 1 januari 2020). De aanschafkosten van een elektrische rolstoelbus zijn in beide zichtjaren hoger dan de aanschafkosten van een dieselbus. Te zien is dat dieselbussen in 2019 netto geen BPM betalen, waardoor er qua BPM

geen prikkel is om voor het schonere voertuig te kiezen. Vanaf 2020 betaalt men voor de diesel rolstoelbus bijna € 36.000 aan BPM. Volledig elektrische voertuigen zijn zowel in 2019 als 2020 vrijgesteld zijn van BPM. Het verschil in de aanschafkosten is in 2020 daarom lager dan in 2019.

Marktverkenning

De afschaffing van de BPM-teruggave voor taxivoertuigen per 1 januari 2020 is onderdeel van een pakket fiscale vergroeningsmaatregelen van het ministerie van Financiën waarmee het de aanschaf van zuinige en in het bijzonder nul-emissie voertuigen, zoals volledig elektrische, probeert te stimuleren. Een vraag die rijst is of het voor de taxisector mogelijk is om een overstap naar volledig elektrische voertuigen te maken. Dit geldt in het bijzonder voor het zorg- en leerlingenvervoer dat veelvuldig gebruikt maakt van grote personenbussen, waaronder rolstoelbussen. Voor deze groep voertuigen (die qua productie veel lijken op bestelauto's) ligt de ontwikkeling van volledig elektrische voertuigen duidelijk achter op die van personenauto's (TNO & CE, 2018).

Deskresearch toont aan dat het aanbod aan elektrische rolstoelbussen dat als volwaardig alternatief kan dienen voor rolstoelbussen met een verbrandingsmotor, zeer beperkt is. Op dit moment worden er slechts twee voertuigen aangeboden die voor een deel aan de kwalificaties zouden kunnen voldoen. Dit zijn de Mercedes eVito en de Volkswagen e-Crafter. Binnen de beperking van het maximaal toelaatbare gewicht van 3.500 kg is in beide voertuigen plek voor maximaal twee rolstoelen (waar in de dieselvarianten vaak drie rolstoelen meegenomen kunnen worden). Van beide voertuigen is het accupakket, en daardoor de actieradius in de praktijk beperkt tot circa 100 kilometer, wat een beperkende factor is voor de inzetbaarheid van deze voertuigen.

Interviews en gesprekken met vervoerders, installateurs, importeurs en adviesbureaus bevestigen het beeld van beperkte inzetbaarheid. Er is weliswaar aandacht voor en interesse in elektrische rolstoelbussen (er worden bijvoorbeeld veel offertes aangevraagd), maar de daadwerkelijke inzet van elektrische rolstoelbussen wordt op korte termijn nog niet haalbaar geacht. Over een aantal jaar is dit naar verwachting wel het geval. Verreweg het grootste gedeelte van de rolstoelbussen in het huidige taxiwagenpark is een omgebouwde Mercedes Sprinter. Er is op dit moment nog geen elektrische variant van Sprinter beschikbaar, alhoewel deze wel is aangekondigd (Mercedes-Benz, 2018).

De belangrijkste conclusie van de marktverkenning is dat het voertuigaanbod dat momenteel (of eind 2019) beschikbaar is, zeer beperkt is. Bovendien zijn de beschikbare bussen geen volwaardig alternatief voor de diesel rolstoelbus. Hier zijn vier belangrijke redenen voor:

1. Vervoerders kunnen met de huidige modellen lang niet alle benodigde ritten uitvoeren omdat de actieradius te beperkt is. Een actieradius van 100 kilometer in de praktijk is toereikend voor een jaarkilometrage van 25.000 kilometer indien alleen 's nachts geladen wordt, en circa 45.000 kilometer mits eenmaal per dag wordt bijgeladen. Voor een deel van de markt is deze actieradius voldoende. Een aanzienlijk deel van de vervoerders rijdt echter circa 100.000 km per jaar, wat momenteel nog onmogelijk is met een elektrische rolstoelbus.
2. In de huidige elektrische voertuigen kan slechts plek voor twee rolstoelen worden gemaakt, terwijl dat er in een vergelijkbaar dieselvoertuig altijd drie zijn. Dit is een gevolg van een combinatie van zware accupakketten en de gewichtsbeperving van 3.500 kg.
3. De hoge initiële investeringskosten. De aanschafkosten van een elektrische variant van een personen- of rolstoelbus zijn grofweg € 30.000 tot € 40.000 hoger.



4. Een aantal randvoorwaarden voor elektrische rolstoelbussen die niet gelden voor voertuigen met een verbrandingsmotor. Denk aan het regelen/organiseren van laadvoorzieningen en de onbekendheid met de nieuwe technologie.

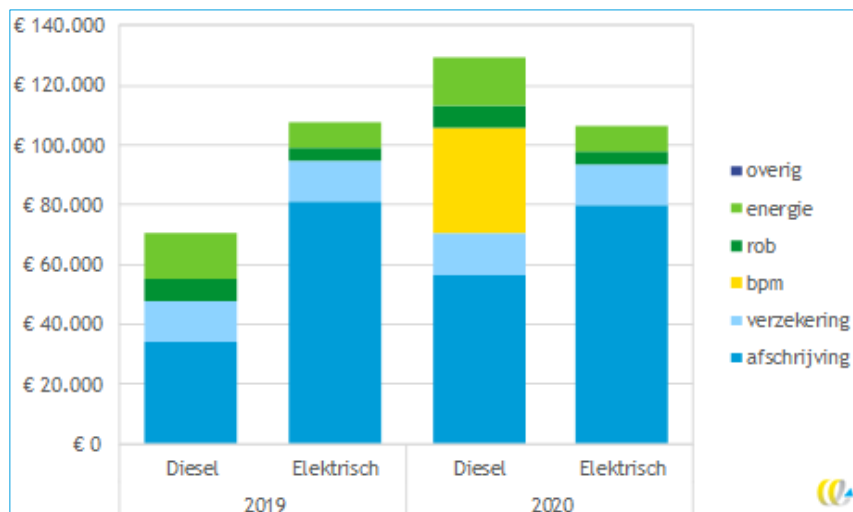
Gecombineerd resulteren deze vier redenen in een verhoudingsgewijs slechte businesscase voor de inzet van elektrische rolstoelbussen. Aangezien de marges in het doelgroepenvervoer reeds klein zijn is de elektrische personen- en rolstoelbussen op korte termijn geen volwaardig alternatief. De afschaffing van de BPM-teruggaveregeling zal daar geen verandering in brengen.

Check op de uitkomsten van de marktverkenning

De total cost of ownership (TCO) zijn de totale kosten die met het gebruik van het voertuig verbonden zijn. Deze kosten gaan dus verder dan alleen de aanschafprijs van het voertuig, en houden ook rekening met o.a. de onderhouds-, verzekerings- en energiekosten van het voertuig. Met behulp van het TCO-model COSTREAM van CE Delft zijn een aantal berekeningen uitgevoerd om te controleren of de uitkomsten van de marktverkenning robuust zijn en waar nodig aan te vullen.

Voor de berekening is in eerste instantie uitgegaan van een jaarkilometrage van 20.000 kilometer (representatief voor het doelgroepenvervoer) en een bezitsduur van zes jaar (representatief volgens de vervoerder). Figuur 2 laat zien dat de TCO voor elektrische rolstoelbussen met deze uitgangspunten in 2019 hoger is dan voor diesel rolstoelbussen, € 108.000 ten opzichte van € 70.000 voor een diesel variant. In 2020 is dit omgedraaid, en is de TCO voor elektrische rolstoelbussen lager dan van diesels (respectievelijk € 107.000 en € 129.000). Dit is het gevolg van de afschaffing van de BPM-teruggave voor taxi's. De verandering in de belasting geeft dus een prikkel waarmee het relatief aantrekkelijker wordt om een elektrische personenbus in plaats van een dieselpersonenbus aan te schaffen. Hierbij moet echter wel worden bedacht dat een elektrische bus in plaats van drie slechts twee rolstoelplaatsen heeft. Daardoor is er in feite 1,5 elektrische rolstoelbus nodig om evenveel rolstoelen te kunnen vervoeren als met een dieselvoertuig.

Figuur 2 - TCO berekening: 20.000 km, bezitsduur zes jaar



Indien men de bezitsduur van het voertuig zou verlengen van zes naar tien jaar, dan stijgt de TCO voor alle voertuigen en zichtjaren, omdat het voertuig meer kilometers maakt. De TCO van elektrische rolstoelbussen wordt met een langere bezitsduur relatief beter ten opzichte van een dieselbus, omdat nu voor meer jaren de lagere energie- en onderhoudskosten meegenomen worden.

Al met al bevestigen de TCO-berekeningen de uitkomsten van de marktverkenning. Het is waarschijnlijk dat de maatregel per saldo kostenverhogend zal werken in het zorg- en doelgroepenvervoer en het is niet ondenkbaar dat het vervoersaanbod hierdoor onder druk zal komen te staan.

