**BIJLAGE II: UITVOERINGSASPECTEN BPM**

**Uitvoeringsadvies BPM:**

De BPM is een belasting die in grensoverschrijdende situaties complex is en daardoor hoge uitvoeringskosten kent ten opzichte van een relatief geringe belastingopbrengst. Die complexiteit kan als gevolg van Europese verplichtingen niet verminderd worden, Daarnaast brengt de afhankelijkheid in de BPM van de hoogte van de CO2-uitstoot risico (uitholling aanpassing in meetmethodes) met zich. Om die redenen wordt geadviseerd de omvang van de BPM zoveel als mogelijk te beperken.

**Belangrijkste probleem: Import van gebruikte voertuigen**

*Oorzaak*

Door de Europese regels voor vrij verkeer van goederen is Nederland gedwongen bij import van gebruikte auto’s een afschrijvingssysteem voor bepaling van de BPM te hanteren waarbij de normen zodanig moeten worden gekozen dat de werkelijke waarde van het ingevoerde voertuig zo goed als mogelijk wordt benaderd. Hierbij moet worden geborgd dat “de belasting die verschuldigd is, het bedrag van de belasting die nog rust op de waarde van vergelijkbare voertuigen die reeds op het nationale grondgebied zijn geregistreerd, niet, zelfs niet in een klein aantal gevallen, overschrijdt." Indien hier niet aan wordt voldaan is de regeling onverbindend.

In die waardebepaling volgens de Europese regels moeten voor de waardering van de auto relevante factoren, zoals merk, model, kilometerstand, type aandrijving, technische staat of staat van onderhoud van het voertuig worden meegenomen.

Om aan deze strenge Europese regels te voldoen en te pogen een en ander toch uitvoerbaar te houden heeft Nederland gekozen voor een systeem waarbij de afschrijving in geval van een geïmporteerde auto naar keuze van de aangever wordt vastgesteld aan de hand van een koerslijst, een (extern) taxatierapport of een forfaitaire tabel. De mogelijkheid tot aangifte met een koerslijst of taxatierapport is geboden omdat een forfaitaire tabel niet alle voor de waardebepaling relevante factoren in zich heeft.

Een dergelijk systeem voldoet aan de Europese regels maar blijkt door de veelheid van te wegen factoren manipuleerbaar en moeilijk uitvoerbaar. De waarde van een tweedehandsauto is immers – anders dan bij een nieuwe auto - van veel factoren afhankelijk. Er is altijd discussie mogelijk over de ‘werkelijke’ waarde van een tweedehandsauto. Koerslijst en taxatie bieden naast de mogelijkheden tot arbitrage ook mogelijkheden tot manipulatie, oneigenlijk gebruik en fraude.

Bij koerslijsten wordt bijvoorbeeld extra afschrijving gefingeerd door uit te gaan van het instapmodel in plaats van het luxe model. Het instapmodel wordt vervolgens voorzien van zoveel extra accessoires dat uiteindelijk toch de oorspronkelijke nieuwprijs van het luxe model wordt bereikt. De afschrijving op accessoires verloopt echter veel sneller dan de afschrijving op de auto zelf. Door deze manipulatie in de koerslijst wordt extra afschrijving gegenereerd hetgeen direct resulteert in minder te betalen BPM.

Bij een aangifte met een taxatie is het bijvoorbeeld relatief eenvoudig de auto ten tijde van de taxatie in waarde te verminderen door schade te fingeren.

*Gevolgen voor de automarkt*

Het aantal parallel geïmporteerde auto’s neemt jaarlijks toe. De nieuwverkopen in Nederland bedragen ca. 400.000 auto’s. De import bedraagt jaarlijks ca. 150.000 auto’s.

Het aantal BPM-aangiften gebaseerd op koerslijst en taxatie - dat zijn de transacties die de grootste arbitrage- en manipulatiemogelijkheden bieden - neemt de laatste jaren alleen maar toe, van 18.000 aangiften in 2011 tot ca. 55.000 in 2014.

De geïmporteerde auto’s zijn goedkoper dan vergelijkbare, niet geïmporteerde tweedehands auto’s. Deze marktverstoring is schadelijk voor Nederlandse dealers.

De laatste jaren zien we de adviserende taxateur opkomen. In de markt waarin de marges onder druk staan strijden de taxateurs om de gunst van de klant met – de laagst mogelijke - prijs van de geïmporteerde auto als inzet. Bepaalde taxateurs gaan in bezwaar en beroep tegen iedere naheffing, hoe klein het bedrag aan naheffing ook is. Vaak zijn zij puur uit op de proceskostenvergoeding die zij ontvangen bij ongelijk van de Belastingdienst. Niet de kwaliteit van de waardebepaling is leidend, maar een zo laag mogelijke waardebepaling.

*Gevolgen voor de handhaving door de Belastingdienst*

De Belastingdienst kan deze manipulaties alleen bestrijden door fysieke controle van iedere auto en door boekenonderzoeken. Dat wil zeggen het bekijken van de auto, eventueel taxeren en vergelijken met de aangifte. Het is voor de Belastingdienst een ondoenlijke, zware belasting zo’n 55.000 aangiften op basis van koerslijst/taxatie fysiek te controleren. Met de parallelimport houden zich nu al ongeveer zeven keer zoveel medewerkers bezig als met de reguliere nieuwverkopen.

Naheffingen kunnen worden onderbouwd met hertaxaties. Ook dit leidt niet altijd tot het gewenste resultaat. De rechter is immers geen taxateur en gaat daarom vaak van een gemiddelde waarde uit. De Belastingdienst kan dus feitelijk alleen aan symptoombestrijding doen, tegen hoge kosten die het procederen met zich meebrengt. Ook een door de rechter gehalveerd belang is immers aantrekkelijk genoeg om deze praktijken voort te zetten.

De reguliere werkzaamheden die verband houden met de verwerking van aangiften vergen zoveel tijd dat dit ten koste gaat van toezicht en controle. Naast de ‘waardeperikelen’ bij de aangifte - zoals hierboven beschreven - is ook de rekenmethode van de verschuldigde BPM bij import uitermate complex zowel voor de belastingplichtige als voor de Belastingdienst. In de praktijk kan elk tarief van de BPM, dat is gelegen tussen de datum van eerste ingebruikname van het voertuig in het buitenland en de datum van eerste registratie in Nederland, van toepassing zijn. Aangever en inspecteur moeten onderzoeken welk tarief in welke situatie voor belanghebbende het meest gunstig uitpakt. Dit is een forse aanslag op het proces en brengt hoge uitvoeringskosten met zich mee.

Al met al staat - door de complexe grondslagen, de noodzaak tot fysieke controle en de ontwikkeling van kwestieuze verdienmodellen - de uitvoerbaarheid van de BPM onder grote druk. Dit zal verder blijven toenemen, terwijl de recepten om dit tegen te gaan zijn uitgeput.

*Toenemende complexiteit in de BPM*

Bovenop deze complexiteit is vanaf 2008 de grondslag van de BPM in enkele jaren drastischgewijzigd. Zo is de grondslag voor personenauto’s in korte tijd verschoven naar CO2-uitstoot, terwijl tegelijkertijd een deel van de BPM is omgebouwd naar de MRB. De grondslag voor de BPM voor bestelauto’s, motoren en kampeerauto’s wordt echter nog altijd gebaseerd op de catalogusprijs. De snel op elkaar volgende aanpassingen van de grondslag in de BPM die ook nog eens per soort voertuig verschilt, in combinatie met vrijstellingen en teruggaafregelingen in een verouderde ICT-omgeving, maakt de houdbaarheid van het systeem beperkt.

*BPM in andere landen binnen Europa*

De aanwezigheid van een aanschafbelasting op nieuwe auto’s (BPM) kan binnen de Europese Unie onderscheiden worden naar twee groepen landen. Circa de helft van de landen, waaronder in ieder geval grote autoproducerende landen kennen een zeer lage of zelfs helemaal geen aanschafbelasting. Dan zijn er nog landen die een (relatief lage) transactiebelasting kennen: een belasting die bij elke wijziging van eigenaarschap wordt geheven. Deze is in termen van Europees recht houdbaarder dan een aanschafbelasting op nieuwe auto’s, omdat binnen- en buitenlandse voertuigen per definitie niet verschillend worden behandeld. Een tweede groep, veelal kleinere, landen kent een (soms heel hoge) aanschafbelasting.

**Ook een probleem: export van gebruikte voertuigen**

De BPM kent een teruggaafregeling bij export binnen Europa. De Belastingdienst heeft geconstateerd dat geëxporteerde voertuigen na een kortdurende registratie in een andere EU-lidstaat of EER-staat, veelal worden doorgeëxporteerd naar landen buiten de EU. Voor die situaties is de teruggaafregeling niet bedoeld. Op basis van een steekproef voor het jaar 2012 blijkt het te gaan om naar schatting enkele tientallen miljoenen euro’s aan teruggaaf van BPM (bij een export van circa 84.000 motorrijtuigen en een totale teruggaaf in 2012 van € 276 miljoen), louter op basis van een tijdelijke registratie in een ander land van de EU/EER gevolgd door export naar een land buiten de EU/EER. Dit spoort met geluiden uit de branche op dit punt.

Voor de Belastingdienst is het lastig te controleren of het voertuig na export niet verder wordt uitgevoerd naar een derde land buiten de EU. Al met al moet de Belastingdienst veel capaciteit inzetten voor deze specifieke problematiek. In de Fiscale verzamelwet 2015 wordt een maatregel voorgesteld die ertoe leidt dat geen teruggaven van BPM bij export meer wordt verleend bij een tijdelijke registratie in een EU-land. Met deze maatregel wordt weliswaar een drempel opgeworpen tegen dit oneigenlijk gebruik maar de mogelijkheid tot doorexport naar een niet-EU-land blijft aanwezig.

--0--