

## 5

### Vragenuur: Vragen Omtzigt

**Vragen** van het lid Omtzigt aan de staatssecretaris van Financiën over **het bericht "Gesjoemel bij import auto's, schatkist loopt miljoenen mis"**.

**De voorzitter:**

Dan gaan we nu naar de laatste serie vragen. Die is van de heer Omtzigt aan de staatssecretaris van Financiën.



**De heer Omtzigt (CDA):**

Dank u wel, voorzitter. Dit jaar worden waarschijnlijk meer dan 200.000 auto's geïmporteerd in Nederland. Dus bijna een derde van de auto's die nieuw op de weg zijn in Nederland, wordt eerst uit het buitenland gehaald. Die auto's worden dan ofwel na een keuring, ofwel met een taxatierapport, ofwel nadat de auto via een tabel gewaardeerd is, ingevoerd. We hebben lang om die cijfers gevraagd, en ze worden nu in alle omvang duidelijk.

Mijn eerste vraag zou zijn: hoeveel zijn het er nu? Dat klinkt misschien raar, maar we hadden eigenlijk verwacht dat wij gisteren de halfjaarrapportage zouden krijgen, met de precieze cijfers. Die cijfers zouden — ik kijk nu richting de SP-fractie — ook gaan over bijvoorbeeld het aantal uitgewisselde rulings. Dat zijn interessante dingen waar de Kamer om vraagt. Kortom, wanneer kunnen we weten hoeveel het er zijn?

Ik zei het al: 200.000 geïmporteerde auto's. Bij RTL Nieuws bleek wat wij allang vermoedden: dat een aantal mensen met een soort fakeschade de prijs enorm weet te drukken, waardoor de staat fors bpm-inkomsten misloopt. Dat geldt overigens niet voor iedereen. Als je een mooie auto in het buitenland vindt, toevallig precies de oldtimer die je altijd al wilde hebben, dan is dat prima. En dat misgelopen geld mag dan weer door de rest van Nederland opgehoest worden.

Verder lijkt het systeem wat lek te worden. De rechter heeft bepaald dat als je in Hongarije een nieuwe auto koopt en je met die auto naar Nederland rijdt, de auto bij de Nederlandse grens al tweedehands is. Je hoeft een deel van de bpm dus niet eens af te dragen als je bij de Nederlandse grens aankomt.

Voorzitter. Wat gaat deze staatssecretaris eraan doen om de praktijken van dat die fakeschade waarmee de Staat fors bpm-inkomsten misloopt, te stoppen? Op welke termijn kunnen we maatregelen zien? Ik stel deze vraag mede omdat we hier al een jaar of twee naar vragen. Al bij de Autobrief in 2015 hebben we hierover gesproken.

**De voorzitter:**

Het woord is aan de staatssecretaris.



**Staatssecretaris Snel:**

Dank u wel, voorzitter. Ik bedank de heer Omtzigt voor de vragen. Er verschijnen inderdaad steeds meer en meer auto's via de parallelimport op de Nederlandse wegen. De exacte cijfers van dit jaar hebben we nog niet, want dat jaar is nog niet afgelopen, maar het ziet ernaar uit dat het inderdaad om meer dan 200.000 auto's zal gaan. Als je dat vergelijkt met het totale aantal auto's dat op de Nederlandse rijdt, is dat — wat mijn voorganger zo mooi noemde — meer dan het natuurlijk handelsvolume dat je normaal gesproken zou verwachten. Kortom, er is iets aan de hand.

Het is op zichzelf goed om even aan te geven dat parallelimport er altijd zal zijn. Die is er. Het is een Europese markt. Er zijn allerlei redenen om het te doen. Maar op het moment dat gesjoemel met schadeauto's de reden wordt om een auto uit het buitenland in te voeren, is dat natuurlijk niet goed. Dat vinden wij ook onwenselijk. Laat dat helder zijn. Wij zien die sterke toename. Ik heb in het wetgevingsoverleg al gezegd dat het een vrij complexe materie is. Dat is vaak het probleem. Er zitten allerlei Europese regels aan. Mensen hebben er ook recht op om de werkelijke waarde van hun auto aan te houden op het moment dat ze daar belasting over moeten betalen. Dat doen we dan via een soort drietrapsraket. Als het een simpele auto is, heb je daar gewoon een tabel voor. Wordt het ietsje ingewikkelder, dan heb je daar een koerslijst voor. En als het echt ingewikkeld wordt, zoals bij schade, dan kun je naar een taxatierapport gaan. Ook het aantal taxaties dat wij hebben gezien in de afgelopen jaren neemt toe, dus ik denk dat die constatering gewoon juist is en dat wij er ook graag iets aan willen doen.

Er werd ook gesuggereerd dat dit leidt tot een grote budgettaire derving voor de schatkist. Dat punt is iets ingewikkelder om te maken. Allereerst is het goed om de getallen die wij hebben, bijvoorbeeld uit 2016, te bekijken. Dan zie je dat het gaat om 49.000 auto's die geïmporteerd zijn via de parallelmarkt, waarvan de totale bpm-opbrengsten 68 miljoen waren. Dan kun je dus suggereren dat misschien sommige waardes lager zijn dan anders zou zijn vastgesteld, dus dat een deel van 68 miljoen onterecht niet betaald zou zijn. Dat zeg ik even omdat de ordes van grootte die in een eerder debat soms aan de orde kwamen misschien ietsje uit het lood zijn geraakt. Ik wil het niet bagatelliseren, want het gaat nog steeds om belangrijke bedragen die wij graag willen ophalen.

Het tweede ingewikkelde bij dit soort issues doet zich altijd voor als je wilt ramen. Dat noem je in het Engels counterfactual evidence. Hoeveel zou er zijn binnengekomen als de werkelijkheid anders was dan die nu is? Dat weet je nooit. Zou iemand die auto hebben geïmporteerd als er geen bpm-verschil was? Dat kun je gokken. Dat is een gedragseffect, maar je kunt het heel moeilijk echt vast in beeld brengen. Dus het is voor ons als ramers bijna altijd onmogelijk om daar een direct antwoord op te geven. Het belangrijkste is denk ik dat wij in de praktijk zien dat er een soort businessmodel aan het ontstaan is waarin mensen schadeauto's invoeren en die vervolgens snel herstellen. Dat is een terecht punt dat wij graag willen aanpakken.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Een businessmodel voor het importeren van schadeauto's om daarmee zo te zien meer dan 10 miljoen te kunnen

besparen op de bpm, met nu richting de 50.000 schadeauto's die worden geïmporteerd. Volgens mij is er niet zo'n grote normale markt om schadeauto's uit Duitsland of Polen te importeren om die in Nederland te verkopen. Dat is geen natuurlijke markt, dat is een artefact dat bestaat doordat je met de keuring kunt sjoemelen.

Mijn inschatting is dat je wel degelijk vele honderden euro's per auto moet winnen, want zo'n auto importeer je niet en sleep je niet helemaal van A naar B voor een paar tientjes. Dus die schade zal vrij groot zijn. Wanneer kunnen wij precies nadere maatregelen verwachten om ervoor te zorgen dat er niet 49.000 schadeauto's geïmporteerd worden maar misschien maximaal 1.000 of 2.000 auto's waar per ongeluk een krasje op zit? Want het kan geen normale markt zijn om dit door te laten gaan.

**Staatssecretaris Snel:**

Ik ben het eigenlijk helemaal eens met de stelling die de heer Omtzigt hier naar voren brengt. Dat willen wij dus ook niet, al was het maar omdat ik net zei dat het natuurlijke handelsvolume echt wel is overschreden. Dat zien wij ook. Wat zou je anders verwachten? Kortom, het is meer dan je eigenlijk wilt, vooral als je weet dat het door de truc met de schade ook heel erg aantrekkelijk wordt. De heer Omtzigt gaf het voorbeeld geloof ik zelf tijdens het wetgevingsoverleg van een deur die eruit wordt gehaald en een oude deur die er vervolgens in wordt gehangen. Die auto wordt dan als schadeauto getaxeerd, en er komt een lage bpm-prijs. Die auto gaat vervolgens Nederland in, er komt een ander busje met de goede deur bij en die goede deur gaat er weer in. Dat is natuurlijk onwenselijk en niet de bedoeling. Nogmaals, er zijn ook uitspraken van het Hof van Justitie van de Europese Unie, dat als je dit doet de belasting nog steeds gebaseerd moet zijn op de oude prijs. Dat is wel echt een vervelende uitspraak voor ons als toezichthouders op dit punt. Maar wij vinden het probleem dusdanig belangrijk om aan te pakken dat we dat gaan onderzoeken.

Wanneer gaan we dat doen? Dat heb ik ook al gezegd. We gaan dit doen met een brief over parallelimport in het algemeen. Die gaat over schade, maar kan ook over btw-issues gaan. Die elementen willen we allemaal samen nemen in een brief die we in het voorjaar aan uw Kamer doen toekomen, zodat we er dan misschien wat uitgebreider over kunnen komen te spreken.

**De voorzitter:**

De heer Omtzigt, tot slot.

**De heer Omtzigt (CDA):**

Ik snap dat een nieuwe staatssecretaris met honderdduizend dingen rond de Belastingdienst niet binnen een week een brief kan schrijven, dus ik snap dat die in het voorjaar komt. Maar mag ik er dan van uitgaan dat wanneer die brief in het vroege voorjaar komt — want het voorjaar eindigt hier nog wel eens op 21 juni, vlak voor het zomerreces — die dan ook vergezeld gaat van een aantal voorstellen voor maatregelen waarmee dit businessmodel de kop wordt omgedraaid? Zodat iedereen gewoon zijn fair share betaalt aan de bpm en het niet zo is dat een aantal mensen via een schadeauto de belasting kan ontduiken en de rest van Nederland feitelijk die belasting moet goedmaken.

**Staatssecretaris Snel:**

Ik denk dat ik de heer Omtzigt graag ...

**De voorzitter:**

Ik zei "de heer Snel", maar ik bedoelde "de staatssecretaris", sorry.

**Staatssecretaris Snel:**

... zal toezeggen dat ik niet zal wachten tot 21 juni, het langst mogelijke voorjaar. Ik heb er ook haast mee, ook vanuit de nalevingsperspectieven, maar ik wil niet te vroeg komen met voorstellen die dan achteraf misschien niet helemaal werken. Ik beloof de snelheid er absoluut in te houden. Ik beloof ook dat ik in de brief natuurlijk ook zal kijken naar de oplossingsrichtingen die wij denken te kunnen gebruiken en inzetten, waarover we dan verder van gedachten kunnen wisselen met de Kamer.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik dank de staatssecretaris en de heer Omtzigt. Daarmee zijn we ook aan het eind gekomen van dit mondelinge vragen uur. Ik schors de vergadering tot 15.00 uur en dan gaan we stemmen.

De vergadering wordt van 14.52 uur tot 15.00 uur geschorst.