

Vergaderjaar 2022–2023

32 800

Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 78

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2022

Graag informeer ik u over een onderzoek dat is uitgevoerd in verband met de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). Het betreft een onderzoek van VMS | Insight in opdracht van het Ministerie van Financiën naar forfaits en andere grenswaarden in de bpm. Het onderzoek heeft betrekking op de wijze waarop de hoogte van de bpm wordt bepaald voor een gebruikt motorrijtuig (parallelimport). Het onderzoeksbureau onderzocht de wettelijke forfaitaire afschrijvingstabel, het onderscheid tussen een nieuw en gebruikt motorrijtuig, en het waardeverliespercentage door schade. Bij de totstandkoming van de onderzoeken was een begeleidingscommissie betrokken waarin de RAI Vereniging, BOVAG, FOCWA en het Ministerie van Financiën waren vertegenwoordigd. Bijgevoegd treft u het onderzoeksrapport aan.

Het onderzoeksbureau adviseert een aangepaste forfaitaire afschrijvings-tabel – die verderop in deze brief is opgenomen – op basis waarvan 95% van de huidige markt is afgedekt. Het adviseert verder dat een motorrijtuig voor de bpm in ieder geval als gebruikt wordt beschouwd als deze meer dan 3.000 kilometer heeft gereden. En het onderzoeksbureau concludeert tot slot dat in de markt gemiddeld 31% van de begrote schadeherstelkosten leiden tot waardeverlies. Ik ben voornemens de aanbevelingen uit het onderzoek van VMS | Insight grotendeels over te nemen en daarvoor de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 aan te passen. Hiervoor zal wetgeving worden opgesteld die getoetst zal worden op uitvoerbaarheid.

1. Achtergrond van het onderzoek

Bij het vaststellen van de hoogte van de bpm bij de parallelimport is het fiscaal discriminatieverbod van belang. Het fiscaal discriminatieverbod vloeit voort uit het Unierecht en houdt in dat de belasting op een ingevoerd gebruikt motorrijtuig niet hoger mag zijn dan de belasting die

nog intrinsiek rust op vergelijkbare motorrijtuigen die reeds op het nationale grondgebied zijn toegelaten. Als een importvoertuig bijvoorbeeld 60% is afgeschreven, mag 40% van de oorspronkelijke bpm (in nieuwstaat) worden geheven. Anders zou de belastingdruk op het importvoertuig hoger zijn dan de belastingdruk die resteert op een vergelijkbaar binnenlands motorrijtuig. Om de afschrijving te bepalen van een gebruikt motorrijtuig kan gebruik worden gemaakt van de wettelijke afschrijvingstabel of een in de handel algemeen toegepaste koerslijst voor de inkoop van gebruikte motorrijtuigen door wederverkopers in Nederland. Als het motorrijtuig meer dan normale gebruiksschade heeft of niet voorkomt op de hiervoor benoemde koerslijst, kan ook gebruik worden gemaakt van een taxatierapport om de afschrijving te bepalen.

2. Het onderzoek naar forfaits en andere grenswaarden in de bpm

2.1. De wettelijke forfaitaire afschrijvingstabel

Bij het doen van aangifte voor de bpm voor een gebruikt motorrijtuig kan de belastingplichtige de afschrijving bepalen met de wettelijke afschrijvingstabel. In die wettelijke tabel wordt de procentuele afschrijving gebaseerd op de leeftijd van het motorrijtuig. De huidige afschrijvingstabel dateert uit 2012. Sindsdien is de markt echter veranderd. Naast een toegenomen vraag naar gebruikte motorrijtuigen is ook de samenstelling van het wagenpark gewijzigd. Zo is bijvoorbeeld de brandstofmix veranderd, worden er minder diesels verkocht en is de vraag naar SUV's toegenomen. Het onderzoeksbureau komt tot een aantal conclusies over de huidige forfaitaire afschrijvingstabel.

- Gemiddeld genomen gaat de afschrijving van personenauto's en bestelauto's minder hard dan in 2012. Dat gebruikte motorrijtuigen meer waardeverlozen zijn geworden, kan een gevolg zijn van de toegenomen vraag hiernaar.
- De huidige afschrijvingstabel pakt gemiddeld genomen voor motorrijtuigen jonger dan één jaar ongunstig uit. Daarentegen pakt de afschrijvingstabel voor auto's ouder dan één jaar gemiddeld genomen gunstig uit.
- Auto's met een hoge catalogusprijs schrijven procentueel meer af dan auto's met een lage catalogusprijs.
- Kilometers spelen een belangrijke rol bij afschrijving van auto's.
- Personen- en bestelauto's laten vergelijkbare afschrijvingscurves zien.
- Diesel personenauto's schrijven meer af dan benzine en hybride personenauto's. De afschrijvingscurves van benzine en hybride zijn vergelijkbaar.
- De hiervoor benoemde koerslijsten gaan bij jonge motorrijtuigen tot ongeveer twee jaar uit van een relatief hoge afschrijving. De afschrijving lijkt daarbij hoger dan op basis van de verkoopprijzen zou mogen worden verwacht. Dat komt volgens de onderzoekers mogelijk omdat aanbieders van die koerslijsten uitgaan van te hoge normkilometerstanden.

Het onderzoeksbureau VMS | Insight heeft onderzocht welke nieuwe forfaitaire afschrijvingstabel het beste aansluit bij de huidige markt. Het onderzoeksbureau adviseert de volgende forfaitaire afschrijvingstabel op basis waarvan 95% van de huidige markt is afgedekt.

Tabel: huidige percentages afschrijvingstabel en voorgestelde nieuwe percentages

1e kolom	huidig	nieuw		
Is sinds het tijdstip waarop de auto of motor voor het eerst in gebruik is genomen, een periode voorbij van	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de 1e kolom	dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de 1e kolom
0 dagen tot 1 maand	0%	8,00%	0%	12,00%
1 maand tot 3 maanden	8%	3,00%	12%	4,00%
3 maanden tot 5 maanden	14%	2,50%	20%	3,50%
5 maanden tot 9 maanden	19%	2,25%	27%	1,50%
9 maanden tot 1 jaar en 6 maanden	28%	1,44%	33%	1,00%
1 jaar en 6 maanden tot 2 jaar en 6 maanden	41%	0,92%	42%	0,75%
2 jaar en 6 maanden tot 3 jaar en 6 maanden	52%	0,83%	51%	0,50%
3 jaar en 6 maanden tot 4 jaar en 6 maanden	62%	0,75%	57%	0,42%
4 jaar en 6 maanden tot 5 jaar en 6 maanden	71%	0,42%	62%	0,42%
5 jaar en 6 maanden tot 6 jaar en 6 maanden	76%	0,42%	67%	0,42%
6 jaar en 6 maanden tot 7 jaar en 6 maanden	81%	0,33%	72%	0,25%
7 jaar en 6 maanden tot 8 jaar en 6 maanden	85%	0,33%	75%	0,25%
8 jaar en 6 maanden tot 9 jaar en 6 maanden	89%	0,25%	78%	0,25%
vanaf 9 jaar en 6 maanden	92%	0,08%	81%	0,19%

2.2. Definiëring van een nieuw of gebruikt motorrijtuig

Voor de bpm is het onderscheid tussen een nieuw of gebruikt motorrijtuig van belang. Uitsluitend een gebruikt motorrijtuig kan immers een vermindering op de bpm toepassen. Het onderzoeksbureau VMS | Insight is gevraagd om op basis van een marktanalyse vast te stellen bij welke kilometerstand een motorrijtuig in de huidige markt als gebruikt wordt gezien.

Juridisch kader van de Hoge Raad

Bij het onderzoek is het juridisch kader van de Hoge Raad als uitgangspunt genomen.¹ Dat kader is het volgende. Een nieuw motorrijtuig is een motorrijtuig dat na de vervaardiging ervan *niet of nauwelijks* op de weg is gebruikt. Dat een motorrijtuig op de weg in gebruik is geweest, valt op te maken uit het aantal gereden kilometers van het motorrijtuig. De omstandigheden dat een motorrijtuig eerder in een andere lidstaat geregistreerd is geweest, dat sinds de vervaardiging van de auto zodanige tijd is verstreken dat de fabrieksgarantie is verlopen, dat het gaat om een verouderd model motorrijtuig, of dat een motorrijtuig voorafgaande aan de eerste ingebruikneming op de weg schade in welke vorm dan ook heeft opgelopen, kunnen noch op zichzelf, noch tezamen de conclusie rechtvaardigen dat dat motorrijtuig daadwerkelijk op de weg in gebruik is geweest. Die omstandigheden kunnen weliswaar voor een ongebruikt motorrijtuig ten opzichte van de catalogusprijs een waardedaling betekenen maar dat heeft geen invloed op de hoogte van de verschuldigde bpm.

Het onderzoeksbureau VMS | Insight concludeert dat er in de huidige markt nauwelijks verschillen zichtbaar zijn in de verkoopprijzen van motorrijtuigen tot en met in elk geval 3.000 kilometer. In de huidige markt wordt voor een motorrijtuig met minder dan 100 kilometer op de teller evenveel betaald als voor een motorrijtuig met 3.000 kilometer op de teller. Daaruit blijkt volgens de onderzoekers dat motorrijtuigen tot en met

¹ Hoge Raad, 6 november 2020, ECLI:NL:HR:2020:1528.

3.000 kilometer in de markt als nieuw worden beschouwd. Het onderzoeksbureau concludeert ook dat niet alleen de kilometerstand van invloed is op de verkoopprijs van een motorrijtuig, maar ook het bouwjaar. Zodra een auto uit een vorig bouwjaar komt, is de prijs lager. Daarom adviseert het onderzoeksbureau om de voorgestelde kilometergrens te hanteren bij motorrijtuigen met een maximale leeftijd van 12 maanden.

Ik ben voornemens de aanbevelingen uit het onderzoek van VMS | Insight voor wat betreft de kilometerstand over te nemen. Dat betekent dat een motorrijtuig voor de bpm in ieder geval als gebruikt wordt beschouwd als deze meer dan 3.000 kilometer heeft gereden. Tot 3.000 kilometer wordt verondersteld dat het om een nieuw motorrijtuig gaat.

De conclusie van het onderzoeksbureau inzake de invloed van het bouwjaar op de verkoopprijs van een motorrijtuig wordt daarentegen niet betrokken bij de definitie van een gebruikt motorrijtuig. De Hoge Raad heeft immers geconcludeerd dat het bouwjaar niet van belang is voor de vraag of een motorrijtuig nieuw of gebruikt is. Het bouwjaar kan weliswaar voor een ongebruikt motorrijtuig een waardedaling betekenen – zoals de onderzoekers ook hebben vastgesteld – maar het bouwjaar ziet niet op de discussie of sprake is van een nieuw of gebruikt motorrijtuig.

2.3. Waardeverliespercentage door schade

Als een gebruikt motorrijtuig meer dan normale gebruiksschade heeft of niet voorkomt op de hiervoor benoemde koerslijst, dan kan de belastingplichtige gebruik maken van een taxatierapport om de afschrijving van het motorrijtuig te bepalen. Daarbij geldt op dit moment een forfaitair waardeverliespercentage van 72%. Het waardeverliespercentage is gerelateerd aan de begrote schadeherstelkosten, waarbij de gedachte is dat niet iedere euro van de begrote schadeherstelkosten leidt tot een euro waardeverlies. Bijvoorbeeld: als de schadeherstelkosten zijn begroot op € 1.000,- dan leidt dat op basis van het huidige waardeverliespercentage van 72% tot een waardeverlies van € 720,- ten opzichte van een vergelijkbaar motorrijtuig zonder schade.

Het onderzoeksbureau VMS | Insight is gevraagd om onderzoek te doen naar het waardeverliespercentage, omdat het huidige percentage stamt uit een onderzoek uit 2014. Het onderzoeksbureau concludeert dat het huidige waardeverliespercentage in veel gevallen te ruimhartig is. Het waardeverlies door schade is in veel gevallen veel lager dan 72% van de begrote schadeherstelkosten. Uit het onderzoek blijkt dat de meest voorkomende waarneming is dat de schadeherstelkosten voor slechts 23% leiden tot waardeverlies. De mediaan ligt in de markt op een waardeverliespercentage van 31%. Dat betekent dat in de helft van de gevallen € 1.000,- schadeherstelkosten in werkelijkheid leidt tot slechts € 310,- waardeverlies of minder.

Het onderzoek toont aan dat het huidige waardeverliespercentage in veel gevallen te veel waardeverlies toekent aan schade, en dat in werkelijkheid het waardeverlies kleiner is. Deze omstandigheid kan een reden zijn waarom het gebruik van taxatierapporten voor de afschrijving in de bpm de afgelopen jaren een vlucht heeft genomen. Het onderzoek is daarom aanleiding om het forfaitaire waardeverliespercentage naar beneden bij te stellen, namelijk naar 31%. Met dat percentage wordt bereikt dat voor de helft van de taxatierapporten voldoende waardeverlies wordt toegekend aan de begrote schadeherstelkosten. Voor de andere helft van de taxatierapporten kan het waardeverlies hoger zijn dan 31% van de begrote schadeherstelkosten.

Daarom wordt gekeken naar mogelijkheden om feiten en omstandigheden aan te kunnen dragen waaruit een hoger waardeverminderingpercentage blijkt.

3. Tot slot

Met het herijken van de wettelijk forfaitaire leeftijdstabel en het waardeverliespercentage, alsook de verduidelijking van het onderscheid tussen een nieuw en gebruikt motorrijtuig, blijven we voldoen aan het fiscaal discriminatieverbod.

Opmerking verdient nog dat de onderzoeksresultaten zijn gebaseerd op de huidige markt. De huidige markt kenmerkt zich door een tekort aan nieuwe auto's, wat van invloed is op de prijzen van gebruikte auto's. Om die reden ben ik voornemens de gestelde grenswaarden regelmatig te herijken, zodat de branche en belastingplichtigen hieraan vertrouwen kunnen blijven ontlelen.

Vanzelfsprekend informeer ik uw Kamer over de ontwikkelingen hieromtrent.

De Staatssecretaris van Financiën,
M.L.A. van Rij