Ministerie van Financiën

TER BESLISSING
Aan
de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie Verbruiksbelastingen, Douane en Internationale aang.

Persoonsgegevens

nota

Onderzoek inzake de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm)

Datum
6 september 2022

Notanummer
2022-0000092443

Bijlagen
1. Concept-Kamerbrief
2. Onderzoek naar forfaits BP

12.09.22

Eerst terpelen

Aanleiding

- Het onderzoeksbureau VMS | Insight heeft, in opdracht van het ministerie van Financiën, onderzoek gedaan naar enkele forfaits in de bpm.
- Het onderzoek heeft betrekking op de import van gebruikte voertuigen (parallelimport). Daarbij wordt de hoogte van de bpm verminderd op basis van de afschrijving van het motorrijtuig. De afschrijving wordt bepaald met de wettelijke afschrijvingstabel, een koerslijst of een taxatierapport.
- Het onderzoek gaat in op de wettelijke afschrijvingstabel, het onderscheid tussen een nieuw en een gebruikt motorrijtuig, en de vraag in welke mate schade leidt tot waardevermindering.
- De uitkomsten van het onderzoek geven aanleiding om nieuwe forfaits vast te leggen in de Uitvoeringsregeling bpm 1992 (ministeriële regeling).

Beslispunt

Stemt u er mee in om het onderzoek naar de Tweede Kamer te sturen en om in bijgevoegde concept-Kamerbrief aan te kondigen om de forfaits uit het onderzoek vast te leggen in de Uitvoeringsregeling bpm 1992?

Kernpunten

- Het onderzoeksbureau komt met drie aanbevelingen.
  1. Herijking van de huidige wettelijke afschrijvingstabel
  - De huidige afschrijvingstabel koppelt de leeftijd van een motorrijtuig aan een afschrijvingspercentage. De tabel stamt uit 2012 en is verouderd.
  - De wettelijke afschrijving voor jonge motorrijtuigen blijkt - in de huidige markt - te laag en voor oude motorrijtuigen te hoog.
  - De onderzoekers stellen een nieuwe afschrijvingstabel voor waarmee 95% van de markt is afgedekt.

  2. Het onderscheid tussen nieuw en gebruikt motorrijtuig ligt in de huidige markt bij 3.000 km
  - Het onderscheid tussen een nieuw en gebruikt motorrijtuig is voor de bpm van belang. Alleen een gebruikt motorrijtuig komt in aanmerking voor een vermindering van de bpm op basis van zijn afschrijving.
  - Op dit moment is niet wettelijk geregeld wanneer een motorrijtuig als gebruikt moet worden gezien. De onderzoekers stellen vast dat een motorrijtuig in de huidige markt vanaf 3.000 kilometer in ieder geval als

gebruikt wordt gezien. De prijzen variëren namelijk nauwelijks tot 3.000 kilometer.

3. De mate waarin schade tot waardevermindering leidt in een taxatierapport, is veel te hoog. Het huidige percentage van 72% moet naar beneden worden bijgesteld.

- Als een gebruikt motorrijtuig meer dan normale gebruiksschade heeft of niet voorkomt op een koerslijst, dan kan de belastingplichtige gebruik maken van een taxatierapport om de afschrijving van het motorrijtuig te bepalen.
- Als een motorrijtuig schade heeft, leidt dat tot extra afschrijving. Op dit moment werkt ten minste 72% van het begrote schadebedrag door in de afschrijving.
- De onderzoekers hebben dit percentage opnieuw berekend. Het blijkt dat het huidige percentage in veel gevallen te hoog is.
- De mediaan ligt op een waardeverliespercentage van 31%. Dat betekent dat bij de helft van de waarnemingen een schadebedrag van bijvoorbeeld € 1000,- leidt tot een waardevermindering van maximaal € 310,-.

- Het voorstel is om conclusies van de onderzoeker over te nemen en de aanpassingen door te voeren in de Uitvoeringsregeling BPM 1992. Dit kan waarschijnlijk nog via de Eindejaarsregeling 2023.
- De aanpassingen leiden samen naar verwachting tot een budgettaire opbrengst van **ongeveer € 40 miljoen** structureel per jaar.
- Een eerste inschatting is dat de aanpassingen uitvoerbaar zijn. Doordat het een structuurwijziging betreft, heeft de maatregel impact op de (overvolle) IV-portfolio bij auto. Formele uitspraken over de uitvoerbaarheid door de Belastingdienst verlopen via een uitvoeringstoets, dat traject vindt in beginsel plaats in de fase dat de wetgeving in concept gereed is.

→ Dareen Schaden

Toelichting

Hieronder treft u per onderwerp de conclusies van het onderzoek aan en welk gevolg daaraan wordt gegeven.

1. De huidige forfaitaire afschrijvingstabel

Het onderzoek

- De huidige afschrijvingstabel stamt uit 2012 en is door de ontwikkelingen in de markt niet voldoende actueel. Het blijkt dat de werkelijke afschrijving voor motorrijtuigen <1 jaar gemiddeld hoger is, terwijl de afschrijving voor oudere motorrijtuigen gemiddeld lager is.
- De onderzoekers adviseren een nieuwe tabel die 95% van de markt afdekt. De onderzoekers adviseren daarbij om de tabel te blijven baseren op leeftijd en niet op andere parameters, zoals de kilometerstand. Op die manier blijft het forfait eenvoudig toe te passen.
- Verder blijkt uit het onderzoek dat de aanbieders van koerslijsten gemiddeld genomen voor jonge motorrijtuigen te veel afschrijving berekenen. Dat komt volgens de onderzoekers mogelijk omdat aanbieders in hun koerslijst uitgaan van te hoge normkilometerstanden.

Appreciatie

- Het voorstel is om het advies van de onderzoekers over te nemen en de geadviseerde tabel in de Uitvoeringsregeling bpm 1992 op te nemen.

- Over de conclusie dat de koerslijsten te veel afschrijving berekenen voor jonge motorrijtuigen zal het gesprek worden aangegaan met de aanbieders van deze koerslijsten.

2. Het onderscheid tussen een nieuw en een gebruikt motorrijtuig

Het onderzoek

- Het onderscheid tussen een nieuw en gebruikt motorrijtuig is voor de bpm van belang. Alleen een gebruikt motorrijtuig komt namelijk in aanmerking voor een vermindering van de bpm op basis van zijn afschrijving.
- De onderzoekers concluderen dat in de huidige markt het onderscheid tussen een nieuw en gebruikt motorrijtuig voor de consument ligt bij 3.000 kilometer. De prijzen variëren namelijk nauwelijks tot 3.000 kilometer.
- De onderzoekers concluderen daarnaast dat ook het bouwjaar van invloed is op de waarde van een motorrijtuig.

Appreciatie

- Het voorstel is om de kilometergrens van 3.000 kilometer op te nemen in de Uitvoeringsregeling bpm 1992 op te nemen.
- De impact van het bouwjaar wordt echter niet meegenomen in de Uitvoeringsregeling bpm 1992. De Hoge Raad heeft bepaald dat alleen de kilometerstand bepalend is voor de vraag of een motorrijtuig is gebruikt. De Hoge Raad heeft expliciet bepaald dat het bouwjaar niet relevant is, zelfs als de waarde daardoor wordt beïnvloed. Daarom doen wij in het voorstel niets met het bouwjaar.
- In het voorstel wordt wel de mogelijkheid van tegenbewijs toegestaan. De belastingplichtige kan feiten en omstandigheden aandragen waaruit blijkt dat een auto met minder dan 3.000 km toch als gebruikt moet worden aangemerkt.

3. Het onderzoek naar de waardevermindering als gevolg van schade

Het onderzoek

- Als een motorrijtuig schade heeft, leidt dat bij gebruikmaking van een taxatierapport tot extra afschrijving en daarmee een lagere bpm. Op dit moment werkt 72% of meer van het schadebedrag door in de afschrijving. Dit wettelijke percentage stamt uit een onderzoek uit 2014.
- De onderzoekers hebben dit percentage opnieuw berekend. Het blijkt dat het huidige percentage in veel gevallen te hoog is. De mediaan van de waarnemingen ligt namelijk op een waardeverliespercentage van 31%. Dat betekent dat bij, de helft van de waarnemingen, een schadebedrag van bijvoorbeeld € 1000,- leidt tot een waardevermindering van € 310,- of minder.
- Het nieuwe percentage is fors lager dan het huidige percentage van 72%. De onderzoekers concluderen dat bij het vorige onderzoek, in 2014, naar alle waarschijnlijkheid een onjuistheid in de calculatie is geslopen of dat uitkomsten verkeerd geïnterpreteerd zijn.
- De onderzoekers geven enkele mogelijke redenen voor het in werkelijkheid relatief laag uitpakken van percentage. De taxatierapporten rekenen (te) hoge bedragen voor het schadeherstel, terwijl het werkelijke schadeherstel veel goedkoper kan plaatsvinden. Ook kan het zijn dat de schaarste in de

huidige markt ertoe leidt dat schade minder van invloed is op de waarde van het voertuig.

- Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat in elk geval de door de koper gepercipieerde waardevermindering kleiner is dan de volledige schadecalculatie.

Appreciatie

- Het voorstel is om het wettelijke waardeverminderingspercentage te verlagen naar 31%. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijkheden om feiten en omstandigheden aan te kunnen dragen waaruit een hoger waardeverminderingspercentage blijkt. Mogelijk door de aankoopfactuur in het buitenland te overleggen, waaruit kan blijken dat de waarde van het voertuig lager is (en de afschrijving dus hoger).
- De conclusie dat het huidige waardeverminderingspercentage te hoog is, heeft overigens niet tot een bpm-nadeel geleid voor de belastingplichtige. De belastingplichtige heeft hiervan juist bpm-voordeel gehad. De waardevermindering als gevolg van schade is de afgelopen jaren immers niet te laag vastgesteld.
- Het huidige hoge waardeverminderingspercentage kan wel mede een oorzaak zijn dat het gebruik van de taxatierapporten voor de afschrijving in de bpm de afgelopen jaren een vlucht heeft genomen. Het opvoeren van schade middels een taxatierapport loont immers, omdat de daaraan verbonden forfaitaire waardevermindering vaak te hoog is.

Zijn er alternatieven, meerdere opties?

4. Tot slot

- De onderzoekers adviseren de forfaits regelmatig te herijken. De wettelijke forfaits zijn afhankelijk van de marktomstandigheden, en de huidige markt kenmerkt zich door een tekort aan nieuwe motorrijtuigen.
- Dit advies wordt overgenomen.

Politiek/bestuurlijke context

- De onderzoeken zijn begeleid door een begeleidingscommissie waarin BOVAG en RAI plaats hebben genomen. Zij hebben de gelegenheid gehad vragen of opmerkingen te maken over het onderzoek. De voorgenomen wetswijzigingen kunnen naar verwachting in algemene zin rekenen op steun van BOVAG en RAI.
- De verlaging van het waardeverminderingspercentage naar 31% zal waarschijnlijk kritisch worden ontvangen door de taxatiebranche. Eventuele kritiek kan echter worden weerlegd onder verwijzing naar het opgeleverde onderzoek, en de mogelijkheid om, indien nodig, in individuele gevallen tegenbewijs te leveren.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.