

Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992

VOORSTEL VAN WET

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is dat de aangifte van de belasting van personenauto's en motorrijwielen op basis van een koerslijst, onder voorwaarden, kan plaatsvinden op basis van de inkoopprijs van een motorrijtuig;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

Artikel 10 van de **Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992** wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het zesde lid wordt toegevoegd ", mits die handelsinkoopwaarde is vastgesteld op:
 - a. basis van daadwerkelijk in Nederland door wederverkopers betaalde inkooprijzen voor referentiemotorrijtuigen die in die koerslijst de meeste overeenkomsten hebben met het motorrijtuig; of
 - b. de inkoopprijs van dat motorrijtuig".
2. Het negende lid, eerste zin, komt te luiden:

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels, voorwaarden en beperkingen worden gesteld aan dit artikel.

ARTIKEL II

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2027.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Staatssecretaris van Financiën,

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992

Wijzigingen in de aangifte op basis van een handelskoerslijst

De belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) is voor gebruikte motorrijtuigen afhankelijk van de afschrijving van het motorrijtuig. Dit vloeit voort uit het fiscaal discriminatieverbod: voor een geïmporteerd motorrijtuig mag niet meer bpm worden betaald dan de bpm die aanwezig is in de restwaarde van een vergelijkbaar motorrijtuig dat al in Nederland is geregistreerd. De afschrijving wordt bepaald met een forfaitaire tabel op basis van leeftijd, een Nederlandse handelskoerslijst of een individueel taxatierapport.

Er wordt voorgesteld de uitspraak van de Hoge Raad te codificeren die inhoudt dat een handelskoerslijst de handelsinkoopwaarde van een motorrijtuig moet baseren op daadwerkelijk in Nederland door wederverkopers betaalde inkooprijzen. De handelsinkoopwaarde mag niet worden bepaald door middel van schatting of theoretische benadering van de werkelijke waarde van een bepaald motorrijtuig.¹

Er wordt voorgesteld dat handelskoerslijsten het is toegestaan om de handelsinkoopwaarde vast te stellen op de werkelijke inkooprijzen van het motorrijtuig. De inkooprijzen representeren immers een unieke handelstransactie voor het motorrijtuig waarvoor de bpm moet worden bepaald. Een beter referentiemotorrijtuig dan het betreffende motorrijtuig zelf is er niet. Een andere reden om deze methode toe te staan is dat de belastingplichtige een eenvoudig instrument ter beschikking wordt gesteld om de afschrijving te bepalen die in een goede verhouding staat tot de werkelijke handelsinkoopwaarde van het motorrijtuig. Daarbij is deze methode door de inspecteur eenvoudig te controleren. Een voordeel van deze aanpak is dat ook motorrijtuigen met meer dan normale gebruikssporen via een koerslijst een eerlijke handelsinkoopwaarde kunnen krijgen, waardoor de daadwerkelijke waardevermindering beter in kaart wordt gebracht. Dit geldt eveneens voor exclusieve motorrijtuigen. Hoe unieker een motorrijtuig is, des te lastiger is het om een vergelijkbaar referentiemotorrijtuig in de koerslijst te vinden. Voorheen moest de belastingplichtige in zulke gevallen vaak terugvallen op een taxatierapport. Dankzij de mogelijkheid om de inkooprijzen als uitgangspunt te nemen, kan nu echter worden volstaan met een aangifte op basis van de koerslijst, zonder dat een taxatie nodig is. Er wordt benadrukt dat met het gebruik van de inkooprijzen de belastingplichtige niet in een slechtere positie komt, doordat de koerslijst ook altijd nog een marktanalyse doet van de Nederlandse markt. Er vindt dus altijd een verificatie plaats of de inkooprijzen wel in goede verhouding staan tot de inkooprijzen op de Nederlandse markt. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld aan het gebruik van de inkooprijzen om eventuele misstanden te voorkomen. Het voornemen is om als voorwaarde te stellen dat de bpm die is verschuldigd op basis van de inkooprijzen minimaal 75% moet zijn van de bpm die zou zijn verschuldigd op basis van de forfaitaire afschrijvingstabel. Als het bpm-voordeel groter is dan 25% dan is het wenselijk dat het motorrijtuig aan een individueel onderzoek wordt onderworpen via taxatie. Hiervoor bestaan drie redenen. Ten eerste moet in het taxatierapport worden vastgesteld dat met het motorrijtuig kan en mag worden deelgenomen aan het verkeer. Als de afschrijving van het motorrijtuig op basis van de inkooprijzen bijzonder groot is ten opzichte van de afschrijvingstabel, is het aannemelijk dat het motorrijtuig essentiële gebreken heeft. Het is van belang dat dit middels taxatierapport wordt uitgesloten. Ten tweede moet worden vastgesteld dat de buitenlandse inkoopmarkt niet bijzonder voordelig is ten opzichte van de Nederlandse inkoopmarkt, waardoor de Nederlandse inkoopmarkt op een achterstand wordt gezet. Als de inkooprijzen in het buitenland bijzonder laag zijn, is het wenselijk dat de handelsinkoopwaarde wordt bepaald op basis van de Nederlandse markt middels een taxatierapport. Ten derde moet worden voorkomen dat de inkooprijzen kunstmatig laag wordt gehouden. Bijvoorbeeld door constructies op te zetten met bedrijven in het buitenland, of door de inkoopfactuur te manipuleren. Het is wenselijk de prikkel tot dergelijk handelen te verminderen door beperkingen te stellen aan het gebruik van de inkooprijzen.

Van belang is dat bij ministeriële regeling wordt bepaald dat de taxatiewaarde in beginsel niet lager mag zijn dan de werkelijke inkooprijzen van het motorrijtuig. Het is namelijk te verwachten dat degene die een motorrijtuig in het buitenland inkoopt en die is bestemd voor de Nederlandse markt, daarvoor een prijs betaalt die lager is dan een referentiemotorrijtuig op de Nederlandse markt. Allereerst omdat de Nederlandse markt de afzetmarkt is voor het ingekochte motorrijtuig. Het is vanuit economisch perspectief onlogisch dat een motorrijtuig in bijvoorbeeld Duitsland of

¹ HR 23 oktober 2020, ECLI:NL:HR:2020:1666.

België voor een hogere prijs wordt ingekocht dan de waarde van dat motorrijtuig op de Nederlandse markt. Zeker voor ondernemers zou dergelijke handelwijze een economisch verliesmodel inhouden. Daarnaast is de buitenlandse markt qua schaal veel groter dan de Nederlandse markt waardoor goedkopere inkooprijzen kunnen worden gerealiseerd. Verder staat de Nederlandse occasionmarkt als relatief duur bekend, omdat Nederlandse auto's vaak in goede staat van onderhoud verkeren. Voor het onwaarschijnlijke, maar niet onmogelijke, geval dat de belastingplichtige in het buitenland te veel heeft betaald voor een motorrijtuig – en dus een kat in de zak heeft gekocht – kan de belastingplichtige het tegendeel aannemelijk maken. Na inkoop kan bijvoorbeeld blijken dat het motorrijtuig verborgen gebreken heeft of kan er schade zijn ontstaan aan het motorrijtuig.

Met deze voorgestelde opzet kan in het toezicht op de aangifte bpm voor gebruikte motorrijtuigen het kaf van het koren beter worden gescheiden. Een aangifte met een koerslijst maakt op voorhand duidelijk dat de bpm altijd is gebaseerd op werkelijke handelstransacties in Nederland, dan wel minimaal 75% bedraagt van de verschuldigde bpm op basis van de tabel. Een aangifte met taxatie maakt op voorhand duidelijk dat de handelsinkoopwaarde lager is dan de werkelijke inkooprijzen, dan wel minder dan 75% bedraagt ten opzichte van de tabel. Dit onderscheid biedt mogelijkheden voor een meer gerichte handhavingstrategie voor taxatierapporten.

Administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven, en doenvermogen

Het voorstel met wijzigingen in de aangifte voor een gebruikt motorrijtuig verlaagt de administratieve lasten voor burgers en het bedrijfsleven. Door het voorstel kan in de aangifte bpm de inkooprijzen worden gehanteerd als handelsinkoopwaarde. Er is daardoor in veel gevallen geen reden meer om gebruik te maken van een individueel taxatierapport waardoor de administratieve lasten dalen. Voor het opstellen van een taxatierapport moet immers een onafhankelijke, erkende taxateur worden ingeschakeld waarvoor een vergoeding wordt betaald.

Doenvermogen

In de Wet BPM 1992 worden voorstellen gedaan die gericht zijn op het verduidelijken en aanscherpen van de methodiek voor het bepalen van de handelsinkoopwaarde van gebruikte motorrijtuigen. De codificatie van de uitspraak van de Hoge Raad, waarin wordt gesteld dat handelskoerslijsten gebaseerd moeten zijn op daadwerkelijk in Nederland betaalde inkooprijzen, draagt bij aan een objectiever en transparanter aangifteproces. Daarnaast wordt een vereenvoudiging voorgesteld doordat, onder voorwaarden, de werkelijke inkooprijzen in het buitenland kan worden gebruikt voor het bepalen van de handelsinkoopwaarde. Dit voorstel versterkt daarmee de doenlijkheid voor belastingplichtigen. Het gebruik van een handelskoerslijst leidt tot meer transparantie, minder complexiteit en een verminderde afhankelijkheid van taxatierapporten. Hierdoor dalen de administratieve lasten voor zowel particulieren als ondernemers, omdat zij minder vaak een erkende taxateur hoeven in te schakelen. Tegelijkertijd kunnen waarborgen worden ingesteld tegen misbruik, zoals de voorwaarde dat een koerslijstwaarde op basis van de inkooprijzen minimaal 75% van de forfaitaire tabelwaarde moet zijn. Dit bevordert een evenwicht tussen eenvoud in de aangifte en effectieve handhaving, waardoor het voorstel bijdraagt aan een uitvoerbare en controleerbare heffing van de bpm.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel I (artikel 10 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

In het eerste lid wordt voorgesteld om in het zesde lid van artikel 10 Wet BPM 1992 de uitspraak van de Hoge Raad te codificeren die inhoudt dat een handelskoerslijst de handelsinkoopwaarde moet baseren op daadwerkelijk in Nederland door wederverkopers betaalde inkooprijzen, en niet door middel van schatting of theoretische benadering van de werkelijke waarde van een bepaald motorrijtuig.² Voor het bepalen van de handelsinkoopwaarde moeten de referentiemotorrijtuigen in de koerslijst worden gekozen die de meeste overeenkomsten hebben met het motorrijtuig waarvoor aangifte wordt gedaan. Bij ministeriële regeling kunnen hieraan nadere regels worden gesteld. Er kan worden geregeld aan welke precieze criteria een referentiemotorrijtuig moet voldoen, het minimumaantal referentiemotorrijtuigen waarop de handelsinkoopwaarde moet zijn gebaseerd, en dat uit de uitdraai van de koerslijst blijkt welke referentiemotorrijtuigen ten grondslag liggen van de handelsinkoopwaarde. In die ministeriële regeling kan de samensteller van een koerslijst ook worden toegestaan om de inkooprijzen van referentiemotorrijtuigen te corrigeren vanwege specifieke eigenschappen van het motorrijtuig die niet aanwezig zijn op de referentiemotorrijtuigen. Het motorrijtuig kan bijvoorbeeld een incurante kleur hebben. Er wordt daarnaast voorgesteld om in dat zesde lid toe te staan dat de koerslijst de werkelijke inkooprijzen kan hanteren als handelsinkoopwaarde. Bij ministeriële regeling kunnen hieraan nadere regels, voorwaarden en beperkingen worden gesteld. Ten eerste kan nader worden geregeld wat onder inkooprijzen wordt verstaan. Het gaat hier om de prijs die is betaald voor een motorrijtuig en is vermeld op de inkoopfactuur (in het geval het motorrijtuig is gekocht van een ondernemer) of de inkoopverklaring (in het geval het motorrijtuig is gekocht van een particulier). De prijs moet worden verminderd met de buitenlandse belastingen en vermeerderd met de in Nederland verschuldigde bpm, btw en, indien van toepassing, de verschuldigde invoerrechten en transportkosten. Hierbij is het van belang dat de prijs niet is beïnvloed door kunstmatige constructies, ongebruikelijke voorwaarden of impliciete afspraken die afwijken van hetgeen onafhankelijke partijen in een vrije en concurrerende markt van vraag en aanbod zouden overeenkomen op basis van objectieve en marktconforme criteria. Ten tweede kunnen regels worden gesteld om misstanden met de inkooprijzen te voorkomen. Bijvoorbeeld door de voorwaarde te stellen dat de bpm die is verschuldigd op basis van de inkooprijzen minimaal 75% moet zijn van de bpm die zou zijn verschuldigd op basis van de forfaitaire afschrijvingstabel.

In het tweede lid wordt voorgesteld om in het negende lid van artikel 10 Wet BPM 1992 te verduidelijken dat bij ministeriële regeling niet alleen nadere regels kunnen worden gesteld ter uitvoering van artikel 10 Wet BPM 1992, maar dat deze ook nadere voorwaarden en beperkingen kunnen opleggen. Aldus wordt verduidelijkt dat er sprake is van een brede delegatiegrondslag om bij ministeriële regeling maatregelen te treffen die een goede toepassing van de forfaitaire tabel, handelskoerslijsten en taxatierapporten verzekeren.

De Staatssecretaris van Financiën,

² HR 23 oktober 2020, ECLI:NL:HR:2020:1666.