

Vraag 1 van 10

Herkent u de geschetste knelpunten bij het gebruik van koerslijsten en taxatierapporten? Waarom wel / niet? En zo ja, kunt u voorbeelden geven?

Ik herken de knelpunten bij het gebruik van taxatierapporten.

Ik herken echter niet of nauwelijks knelpunten bij het gebruik van een Koerslijst.

Ik vindt het een stap te ver als de Hoge Raad gaat bepalen hoe een Koerslijst (die gericht is op het afgeven van een richtprijs voor auto's op de Nederlandse markt) gemaakt moet worden. De Hoge Raad kan toetsen of de afgegeven Richtprijzen betrouwbaar zijn of overeenkomen met de actuele marktsituatie maar vastleggen dat en hoeveel handelstransacties de waarde van een auto bepalen is een stap te ver.

Wij wegen veel meer mee dan alleen B2B handelstransactie bij het bepalen van de waarde van een auto dus het afgeven van een Richtprijs omdat we weten dat je met alleen B2B geen compleet beeld hebt. Er kan bijvoorbeeld slechts een hele kleine groep handelaren aanwezig zijn op een veiling zijn waardoor er weinig of laag geboden wordt. Degene met het hoogste bod had wellicht nog wel veel meer willen geven, maar als er weinig andere bidders aanwezig zijn is dat niet nodig. Handelaren bieden bij voorkeur natuurlijk minder dan een auto echt waard is. Het is verstandig ook naar de B2C handelstransacties te kijken en de kosten voor het Autobedrijf (de marge) voor een compleet beeld van de waarde van een auto.

Vraag 2 van 10

Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen om koerslijsten transparanter te maken? Draagt dit volgens u bij aan een eerlijke en controleerbare bpm-aangifte?

Ik zou willen dat de belastingdienst erop vertrouwd dat de Koerslijsten op hun eigen manier en met de hoogste integriteit werken aan het afgeven van accurate en actuele waardebepaling van auto's op de Nederlandse markt. Als er twijfels zijn over de juistheid van die waardebepaling dan zou ik adviseren dit te toetsen of te beoordelen. Zo'n beoordeling zou dan als grondslag kunnen dienen voor een (periodieke) autorisatie voor het gebruik van die Koerslijst.

Maar voorschrijven hoe een Koerslijst gemaakt moet worden en ook vragen om transparantie als het gaat om onderliggende data of handelstransacties is wat mij betreft een stap te ver. Wij zijn als Koerslijst niet zelf actief op de markt van gebruikte auto's maar we werken samen met partners. Van die partners krijgen wij datasets omdat die partners het belang zien van een onafhankelijke Koerslijst. Die onafhankelijke Koerslijst dient een pro-competitief doel door de onderhandelingspositie van consumenten te bevorderen en op die manier de transparantie in de markt te vergroten. De datasets van de partners die wij gebruiken zijn vertrouwelijk omdat ze concurrentiegevoelige gegevens bevatten. Je zou er uit kunnen afleiden wat het marktgedrag is of wat de commerciële strategie uit het verleden of toekomst.

Het is ons niet toegestaan (gebruikersovereenkomst) dit soort gegevens te delen en wij zijn daar ook niet toe bereid. Wij maken een Koerslijst op onze eigen manier, met de grootst mogelijke zorg en inspanning, waarbij kosten nog moeite gespaard worden, juist om de transparantie in de markt te vergroten zodat Richtprijzen of waardebeoordeling niet alleen door de branche zelf vastgesteld worden. Je mag toetsen of je vindt dat onze Richtprijzen een goede weerspiegeling zijn van de realiteit, je mag zeggen wat je er van vindt, je mag ook vragen hoe wij die Koerslijst maken en je mag wel of niet toestaan dat onze Koerslijst gebruikt wordt voor de aangifte BPM, allemaal prima. Maar je kunt ons niet gaan voorschrijven hoe we onze Koerslijst moeten maken of welke onderliggende data we moeten delen. Dan schieten we ons doel voorbij.

Wij denken dat we een goede en betrouwbare richtprijs kunnen afgeven voor auto's op de Nederlandse markt en dat je die prima zou kunnen gebruiken om te beoordelen wat een vergelijkbare auto (als de importauto) in Nederland waard is. Die mag je wat ons betreft gebruiken om de BPM bij import te bepalen maar dat is voor ons bijzaak. Ik vindt het ook wel een risico als je Koerslijst providers gaat vragen de tool specifiek in te richten voor het gebruik voor import auto's. Staat de werkelijke waarde van de auto op de Nederlandse markt dan straks nog wel centraal, of het verdienmodel voor het gebruik als tool voor de import.

Vraag 3 van 10

De voorgestelde definitie van een referentiemotorrijtuig is “een motorrijtuig dat in ieder geval overeenstemt qua merk, model, bouwjaar, type transmissie, brandstof, CO2-uitstoot, en vermogen, hoofdzakelijk overeenstemt qua kilometerstand en leeftijd, en is verhandeld uiterlijk zes maanden vóór het afschrijvingsmoment”.

Wat vindt u van deze definitie? Is de definitie voldoende duidelijk en werkbaar voor toepassing binnen koerslijsten?

Wij zouden ook carrosserievorm nog onderscheiden (dus de hatchback of de stationwagon of de cabrio of de coupe) en wellicht moet je ook nog helder hebben met welke modelgeneratie je te maken hebt. Er kan op bouwjaar een overlap zijn in modelgeneratie of modelfacelift.

Dus is het een Golf 7 of de Golf 7 met de 1e facelift (Golf 7,5). OF is het de Golf 7,5 of Golf 8.

Vraag 4 van 10

Zijn de eisen aan koerslijsten – zoals minimaal vijf referentievoertuigen en transparante correcties – volgens u uitvoerbaar in de praktijk? Ziet u hierbij knelpunten of juist voordelen?

Als gezegd, wij zijn niet zelf actief op de markt van gebruikte auto's maar wij werken op basis van het verzamelen van datasets. Datasets van partners krijgen wij in vertrouwen en met gebruikersovereenkomst. Die gegevens mogen en willen we niet delen.

Ik zie ook wel een knelpunt aan te veel transparantie. Je gaat wellicht toch al gauw de kant op dat je concurrentiegevoelige informatie en marktgedrag van partijen herleidbaar gaat maken. Dat zou in theorie er toe kunnen leiden dat marktpartijen die concurrenten beïnvloed worden in hun

marktgedrag of hun marktgedrag op elkaar gaan afstemmen. Dan heb ik het niet alleen over Koerslijst Providers maar zeker ook over handelaren die importeren. Ik ben geen jurist en ik heb geen navraag gedaan bij onze bedrijfsjuristen maar ik zou zeker adviseren een in mededingsrecht gespecialiseerde jurist om een oordeel vragen.

Vraag 5 van 10

Wat vindt u van de mogelijkheid om bij koerslijsten de inkoopprijs als een uitgangspunt te gebruiken voor het berekenen van de bpm? Maakt dit de aangifte van de bpm makkelijker en nauwkeuriger? Draagt het bij aan een betere aansluiting op de werkelijkheid?

Via de koerslijst bepaal je de waarde van een vergelijkbare (identieke) auto op de Nederlandse markt. Die auto reken je vervolgens om naar netto waarde (ex bpm en ex btw).

Die waarde vergelijk je met de inkoopfactuur en dan moet het mogelijk zijn de inkoopfactuurwaarde te gebruiken om de afschrijving van die importauto te gebruiken en daarmee de BPM te berekenen. De importauto zal in de regel een wat lagere waarde, dus hogere afschrijving hebben en daar past ook wel een iets lagere BPM bij.

Ik zou dit een goede mogelijkheid vinden, juist ook omdat ik de geïmporteerde auto na invoer en op de Nederlandse markt wat minder waard vindt dan de Origineel Nederlandse auto.

Vraag 6 van 10

De definitie van de inkoopprijs is “de prijs voor een motorrijtuig die is vermeld op de inkoopfactuur of inkoopverklaring. De prijs mag niet zijn 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. Indien het motorrijtuig buiten Nederland is gekocht, wordt de prijs verminderd met de buitenlandse belastingen en vermeerderd met de in Nederland verschuldigde bpm, btw, invoerrechten en transportkosten.”

Wat vindt u van deze definitie? Hoe schat u de risico's in op misbruik en zijn de voorgestelde maatregelen werkbaar? Heeft u suggesties?

Prima definitie. Risico op misbruik is er altijd. Ik heb geen deskundigheid ter zake om u hierover te adviseren.

Vraag 7 van 10

Als de koerslijst de inkoopprijs gebruikt, dan mag het bpm-voordeel niet groter zijn dan 25% ten opzichte van de forfaitaire tabel. Als het voordeel groter is, dan is het gebruik van de inkoopfactuur niet toegestaan, omdat er dan mogelijk wat mis is met de auto of de inkoopprijs niet klopt. Wat vindt u van deze maatregel? Hoe beoordeelt u dit percentage? Is dit volgens u een juiste grens om misbruik te voorkomen?

Ja dit lijkt zinvol, het is zodoende nauwelijks lonend geflatteerd lage inkooprijzen op papier te zetten.

Vraag 8 van 10

Wat vindt u van de maatregel dat een taxatiewaarde niet lager mag zijn dan de inkoopprijs, tenzij de belastingplichtige dat met bewijs aannemelijk maakt? Draagt dit bij aan eerlijker gebruik van taxatierapporten? Is deze regeling uitvoerbaar en evenwichtig?

Dit lijkt me een goede insteek, ik vraag me alleen af of die toevoeging "tenzij de belastingplichtige dat met bewijs aannemelijk maakt" niet toch weer te veel ruimte laat voor misbruik.

Misschien moet je eerst maar eens gewoon stellen dat de voor de BPM bepalende waarde de inkoopprijs is (ook als een taxatiewaarde lager is). Dat is dan maar een stukje van je pech als taxatie later zou uitwijzen dat je te duur hebt ingekocht. Dat hoort ook bij handel.

Vraag 9 van 10

Wat is uw mening over het voorstel dat de belastingplichtige nadrukkelijk verantwoordelijk wordt voor een taxatiewaarde die lager is dan de inkoopprijs. En dat de belastingplichtige de verklaring daartoe persoonlijk moet ondertekenen, waardoor de belastingplichtige bij misstanden makkelijker kan worden beboet. In hoeverre draagt deze verantwoordelijkheid bij aan eerlijker gebruik van taxatierapporten?

Ja dat is een goede en omdat hij er per definitie van kennis van genomen moet hebben moet, hij het bij B2C verkoop dus ook melden aan de particuliere koper. En als hij dat niet doet staat de koper op een later moment sterk als hij de auto wil laten terugnemen (in de situatie dat hij er op een later moment achter komt / op gewezen wordt dat de auto met taxatie vanwege schade is ingevoerd).

Vraag 10 van 10

Heeft u suggesties voor alternatieve oplossingen, verbeteringen of verduidelijkingen?

Als gedaan van 1/m 9