

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?

Antwoord:

Het is van groot belang om te onderstrepen waarom deze werkwijzen zijn ingevoerd: ze zijn bedoeld om een eerlijk en transparant speelveld te creëren tussen geïmporteerde voertuigen en auto's uit de binnenlandse markt.

Een koerslijst dient als algemeen vertrekpunt, maar houdt geen rekening met de individuele staat van een voertuig. In de praktijk worden auto's – bijvoorbeeld via websites als wijkopenautos.nl, of andere veilingssites – eerst globaal ingeschaald op basis van een standaard koerslijst. Vervolgens wordt deze waarde bijgesteld aan de hand van concrete factoren zoals schadehistorie, technische mankementen, versleten onderdelen of ontbrekend onderhoud. Deze benadering is vergelijkbaar met het gebruik van taxatierapporten bij import: het doel is om een realistische marktwaarde vast te stellen, zodat de BPM op eerlijke wijze berekend kan worden. Als er geen mogelijkheid is tot dergelijke correcties zou er een ongelijk speelveld ontstaan. Een goed onderhouden Nederlandse auto zou dan fiscaal op gelijke wijze worden behandeld als een buitenlandse ex-huurauto met achterstallig onderhoud en schadeverleden – een oneerlijke vergelijking. Juist door middel van objectieve taxatierapporten kunnen deze verschillen op verantwoorde wijze worden aangetoond.

Samenvattend: een degelijk onderbouwd taxatierapport is onmisbaar voor een eerlijke en realistische BPM-berekening. De huidige werkwijze, mits zorgvuldig uitgevoerd, biedt de meest transparante en evenwichtige oplossing.

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?

Antwoord:

Wij zijn het oneens met de voorgestelde maatregelen met betrekking tot de transparantie rondom koerslijsten. Hoewel het beoogde doel zou moeten zijn om de BPM-berekening eerlijker en beter controleerbaar te maken, bereiken deze voorstellen in onze ogen juist het tegenovergestelde. Sterker nog, ze dreigen te leiden tot meer onduidelijkheid en scheve situaties.

Een belangrijk punt van zorg is de voorgestelde 25%-regeling, die slechts een beperkte afwijking ten opzichte van de standaardkoers toelaat. Dit beperkt de vrijheid van importeurs aanzienlijk. In de praktijk betekent dit dat men, zelfs bij een aantoonbaar lage aankoopwaarde door bijvoorbeeld schade of intensief gebruik, alsnog grotendeels gebonden

blijft aan de standaardkoers. Daarmee wordt het toepassen van alternatieve en realistische waarderingsmethoden, zoals taxatierapporten of aankoopfacturen, effectief ontmoedigd.

Het gevolg hiervan is een scheef speelveld waarin de ruimte voor eerlijke onderbouwing steeds verder wordt ingeperkt. Hierdoor ontstaat juist méér ruimte voor onduidelijkheid en oneigenlijke constructies, in plaats van meer transparantie. In plaats van helderheid creëert dit regelwerk verwarring, frustratie en het risico op creatieve boekhouding.

Daarnaast komt de concurrentiepositie van importeurs ernstig onder druk te staan. De voordelen van scherpere inkooprijzen op buitenlandse markten kunnen nauwelijks nog worden benut, terwijl binnenlandse voertuigen niet aan dezelfde beperkingen zijn onderworpen. Dit verstoort de marktbalans en roept bovendien juridische vragen op in het licht van Europese regelgeving rondom het vrije verkeer van goederen en gelijke behandeling.

Echte transparantie bereik je niet met extra beperkingen, maar met een eerlijke, controleerbare waardebepaling die recht doet aan de werkelijke situatie van het voertuig. Alleen wanneer importeurs vrij zijn in hun keuze voor een passende waarderingsmethode, en wanneer er helder inzicht is in de onderbouwing daarvan, ontstaat er een systeem dat werkelijk controleerbaar én rechtvaardig is.

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?

Antwoord:

De voorgestelde definitie van een referentiemotorrijtuig is naar mijn mening te strak geformuleerd en in de praktijk lastig toepasbaar. Hoewel het streven naar vergelijkbare voertuigen op zich logisch is, sluit deze definitie onvoldoende aan bij de dagelijkse realiteit. In de markt zien we namelijk een grote diversiteit aan modellen, uitvoeringen en

voertuigcondities, met aanzienlijke variaties in onder meer uitrusting, kilometerstand en onderhoudsstaat.

Vooraf bij voertuigen met afwijkende kenmerken – denk aan schadeauto's, exemplaren met extreem hoge of juist uitzonderlijk lage kilometerstanden, of bijzondere uitvoeringen – blijkt het in de praktijk vrijwel onmogelijk om binnen het gestelde tijdsbestek van zes maanden een passend referentievoertuig te vinden. Daardoor wordt de daadwerkelijke staat van het voertuig onvoldoende weerspiegeld in de BPM-berekening, wat leidt tot een structureel te hoge belastingdruk. Dit is in strijd met het uitgangspunt van fiscale neutraliteit, waarbij geïmporteerde voertuigen niet zwaarder mogen worden belast dan vergelijkbare auto's uit de binnenlandse markt.

Daarnaast komt het regelmatig voor dat bepaalde voertuigmodellen in Nederland niet meer in de koerslijsten voorkomen, terwijl deze in het buitenland nog steeds als nieuw worden aangeboden. Denk hierbij aan dieselvarianten of modellen die in Nederland uit de markt zijn gehaald. Voor dit type voertuigen biedt de huidige definitie geen werkbare oplossing, simpelweg omdat een geschikt referentievoertuig ontbreekt.

Juist dergelijke auto's kennen vaak een sterkere afschrijving, als gevolg van beperkte binnenlandse vraag en specifieke marktomstandigheden. In die gevallen is een nauwkeurig en goed onderbouwd taxatierapport noodzakelijk om tot een eerlijke en marktconforme BPM-berekening te komen.

Samenvattend: de huidige definitie is te beperkt van opzet, sluit onvoldoende aan bij de praktijk en staat haaks op bestaande nationale en Europese jurisprudentie. Een meer flexibele benadering, met ruimte voor maatwerk, is noodzakelijk om tot een rechtvaardige en verdedigbare BPM-heffing te komen.

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?

Antwoord:

Het uitgangspunt om meerdere referentievoertuigen te gebruiken bij het bepalen van de waarde is op zich zeer waardevol, zeker als deze voertuigen representatief zijn voor goed onderhouden en schadevrije exemplaren. Dit vormt een solide basis voor een marktconforme waardebeoordeling. Dergelijke referenties sluiten doorgaans goed aan bij bekende koerslijsten en geven houvast bij het inschatten van een reële marktwaaarde. Het is echter van belang te beseffen dat deze waarden gebaseerd zijn op geadverteerde vraagprijzen, zoals men die op internet tegenkomt. Dergelijke prijzen bevatten meestal een marge van 15% tot 25%, afhankelijk van de exclusiviteit van het model. In die marge zitten onder andere ruimte voor onderhandeling, garantieafspraken en winstopslag verwerkt.

Om tot een eerlijke BPM-berekening te komen, moet de daadwerkelijke staat van het te importeren voertuig meegewogen worden. Wanneer er sprake is van schade of technische mankementen, moeten deze correct en transparant verrekend kunnen worden.

Dat kan bijvoorbeeld aan de hand van een deskundig opgesteld taxatierapport, ondersteund door een realistische schadebegroting. In de praktijk hanteren wij hiervoor vaak een afslag van 72% van het berekende schadebedrag als waardevermindering, omdat we erkennen dat

ook referentievoertuigen niet altijd volledig perfect zijn. Op die manier ontstaat een evenwichtige correctie, gebaseerd op concrete gegevens.

Het resultaat is dat voertuigen in werkelijkheid zwaarder worden belast dan hun staat rechtvaardigt, alsof ze in betere conditie verkeren dan ze werkelijk zijn. Dit leidt tot onrealistische uitkomsten en is in strijd met het beginsel van fiscale neutraliteit. Hierdoor worden ingevoerde auto's zwaarder belast dan vergelijkbare voertuigen uit de binnenlandse markt. Zowel Europese als Nederlandse rechtspraak benadrukken juist het belang van een eerlijke, individuele waardering per voertuig. De 25%-regel gaat regelrecht in tegen dat principe.

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?

Antwoord:

Het gebruik van de inkoopprijs als uitgangspunt voor de BPM-berekening lijkt op het eerste gezicht een eenvoudige en praktische oplossing. In werkelijkheid leidt dit echter tot een vertekend en weinig representatief beeld. De hoogte van de inkoopprijs is namelijk sterk afhankelijk van de koper. Een professionele importeur die via veilingen of directe handelskanalen inkoopt, kan voertuigen vaak aanzienlijk goedkoper aanschaffen – soms door ervaring, handigheid of simpelweg geluk. Deze aankoopprijs weerspiegelt echter niet per definitie de marktwaarde van het voertuig.

Aan de andere kant staat de particuliere koper, die doorgaans minder onderhandelingsruimte heeft, gebonden is aan persoonlijke voorkeuren (zoals kleur of uitvoering), en meestal de volledige vraagprijs betaalt bij een buitenlandse dealer – inclusief marges voor garantie en winst. Daardoor kunnen de aankooprijzen voor exact hetzelfde model sterk uiteenlopen, terwijl de BPM-grondslag in beide gevallen wél wordt gebaseerd op deze prijs. Dat zorgt voor scheve verhoudingen: de belastingdruk is dan afhankelijk van de onderhandelingspositie van de koper, niet van de werkelijke economische waarde van het voertuig.

Om die reden is het hanteren van de inkoopprijs als standaardbasis voor de BPM ongeschikt. Het ontbreekt aan objectiviteit, leidt tot rechtsongelijkheid en is bovendien moeilijk te controleren. Als het doel is om fraude te voorkomen en de procedure transparanter te maken, dan wordt dat doel met deze werkwijze juist ondergraven. Dit soort regels opent de deur voor manipulatie of het opzetten van constructies die enkel bedoeld zijn om de BPM-grondslag kunstmatig laag te houden.

Daarbij komt dat het combineren van inkoopprijs als uitgangspunt met een vaste ondergrens – zoals de zogenaamde 25%-regel – op gespannen voet staat met het Europese recht. Volgens artikel 110 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) mogen ingevoerde voertuigen niet zwaarder worden belast dan soortgelijke voertuigen uit eigen land.

Kortom, het gebruik van de inkoopprijs als algemene maatstaf en het instellen van arbitraire ondergrenzen leidt tot ongelijke behandeling, verhoogt de kans op misbruik en staat haaks

op Europese regelgeving. Een eerlijke en verantwoorde BPM-heffing vraagt om maatwerk – gebaseerd op de daadwerkelijke marktwaarde van het voertuig.

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?

Antwoord:

Hoewel de definitie van de inkoopprijs op papier helder lijkt, blijkt deze in de praktijk lastig toepasbaar en leidt zij tot rechtsonzekerheid. Het uitgangspunt dat de inkoopprijs niet beïnvloed mag zijn door kunstmatige constructies of stilzwijgende afspraken klinkt op zich logisch, maar is in werkelijkheid vrijwel niet te toetsen. Een importeur kan immers moeilijk bewijzen dat er géén uitzonderlijke afspraken zijn gemaakt – het is nu eenmaal onmogelijk om de afwezigheid van iets te bewijzen. Dit zorgt voor een onpraktische en onwerkbare situatie.

Het grootste knelpunt zit in het feit dat de volledige bewijslast bij de importeur wordt gelegd. Zelfs als een voertuig tegen een scherpe prijs is aangeschaft door legitieme omstandigheden – zoals schade, een efficiënte onderhandeling of simpelweg lagere marktprijzen in het land van herkomst – blijft het risico bestaan dat de aangifteprijs ter discussie wordt gesteld. Hierdoor ontstaat een situatie waarin een lage inkoopprijs al snel als verdacht wordt bestempeld, zonder dat de Belastingdienst daarvoor objectief bewijs hoeft te leveren. De eerlijke importeur belandt dan onterecht in een verdedigende positie, terwijl gegronde redenen voor een lage prijs onvoldoende worden meegewogen.

In plaats van de inkoopprijs als basis te nemen, biedt een individuele taxatie door een onafhankelijke expert een betrouwbaarder en eerlijker alternatief. Een zorgvuldig opgesteld taxatierapport geeft inzicht in de daadwerkelijke handelswaarde van het voertuig, inclusief schade en andere waardedrukkende factoren. Het sluit aan bij de werkelijke marktwaarde zoals die in Nederland geldt en is controleerbaar én transparant. Daarmee ontstaat een evenwichtige benadering die recht doet aan zowel het voertuig als de geldende regelgeving.

Een eerlijke BPM-heffing die uitgaat van de feitelijke waarde van het voertuig voorkomt ongelijke behandeling tussen importauto's en binnenlandse voertuigen. Dit sluit volledig aan bij artikel 110 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie, dat discriminatie op fiscale gronden verbiedt. De nu voorgestelde invulling van het inkoopprijsbegrip, in combinatie met de bewijslast en ruimte voor subjectieve beoordeling, ondermijnt dat principe juist.

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?

Antwoord:

Het uitgangspunt dat de inkoopprijs gebruikt mag worden zolang het BPM-voordeel niet meer dan 25% afwijkt van de forfaitaire tabelwaarde, is zowel onlogisch als onwenselijk. Zowel de nadruk op de inkoopprijs als waarderingsgrondslag als de invoering van een vaste 25%-marge roepen serieuze bezwaren op.

De inkoopprijs is geen betrouwbare maatstaf voor waardering, omdat deze sterk afhankelijk is van de koper en de omstandigheden van de aankoop. Een professionele handelaar kan via veilingen of scherpe onderhandelingen aanzienlijk gunstiger inkopen, zonder dat daar iets onrechtmatigs aan is. Lage inkooprijzen zijn vaak het gevolg van objectieve factoren, zoals schade of een hoge kilometerstand, en weerspiegelen simpelweg de marktwaarde. Dat is een logisch gevolg van marktwerking – geen indicatie van fraude.

De aanvullende beperking van 25% maakt het systeem bovendien nog oneerlijker. Deze vaste grens is arbitrair en houdt geen rekening met situaties waarin de waarde op rechtmatige gronden sterker is gedaald. Zodra het voordeel de 25%-grens overschrijdt, wordt het gebruik van de inkoopprijs uitgesloten, alsof er automatisch sprake is van misbruik. Daarmee wordt geen onderscheid gemaakt tussen legitieme en onrechtmatige situaties.

In de praktijk leidt dit ertoe dat voertuigen met een aantoonbaar lagere marktwaarde – zoals schadeauto's of auto's met veel gebruikssporen – ondanks objectieve taxaties toch zwaarder worden belast dan redelijk is. Dat staat haaks op artikel 110 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU), waarin is vastgelegd dat ingevoerde voertuigen fiscaal niet ongunstiger mogen worden behandeld dan vergelijkbare binnenlandse auto's.

De Hoge Raad heeft bovendien recent nog bevestigd dat aanzienlijke waardevermindering erkend moet worden, mits goed onderbouwd. Een vaste bovengrens van 25% druist in tegen deze jurisprudentie en belemmert een eerlijke, individuele beoordeling van het voertuig.

Kortom: het combineren van de inkoopprijs met een vaste maximale afwijking is juridisch kwetsbaar en in de praktijk moeilijk uitvoerbaar. Alleen een objectieve waardering op basis van de daadwerkelijke staat van het voertuig – bijvoorbeeld via een onafhankelijk taxatierapport – biedt een eerlijke en controleerbare basis voor de BPM-heffing.

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?

Antwoord:

De maatregel die voorschrijft dat een getaxeerde waarde niet lager mag zijn dan de inkoopprijs, tenzij aanvullende bewijsstukken worden overlegd, is zowel onpraktisch als juridisch twijfelachtig. Door de taxatie aan de inkoopprijs te koppelen, wordt voorbijgegaan aan het fundamentele doel van een onafhankelijke waardebepaling: het vaststellen van de daadwerkelijke economische waarde van het voertuig.

Een belangrijk bezwaar is dat hiermee de bewijslast volledig bij de importeur wordt gelegd. Een deskundig en onderbouwd taxatierapport zou in principe voldoende moeten zijn om de BPM vast te stellen. Wanneer de taxatiewaarde echter onder de inkoopprijs uitkomt, wordt er aanvullende rechtvaardiging verlangd. Dit maakt het onnodig ingewikkeld voor bonafide importeurs om een eerlijke BPM-aangifte te doen – ook in gevallen waarin de waarde van het voertuig aantoonbaar is gedaald, bijvoorbeeld door schade na aankoop of een veranderde marktsituatie.

Bovendien tast deze regel de positie van de onafhankelijke taxateur aan. Het professionele oordeel van een deskundige wordt ondergeschikt gemaakt aan een administratief gegeven, namelijk de aankoopfactuur. Deze factuur weerspiegelt lang niet altijd de actuele marktwaarde, zeker wanneer er sprake is van onderhandeling, incidentele kortingen of specifieke omstandigheden rondom de aankoop. Het is de objectieve taxatie die leidend zou moeten zijn, niet de prijsafspraken tussen koper en verkoper.

Daarbij komt dat deze benadering onbedoeld ruimte biedt voor misbruik. Wanneer importeurs weten dat de BPM-heffing nooit lager zal zijn dan de betaalde inkoopprijs, ontstaat juist een prikkel om deze prijs kunstmatig laag te houden. In plaats van transparantie te bevorderen, verschuift de focus naar beïnvloeding van de factuur, een onderdeel van het proces waar relatief weinig controle op mogelijk is. Daarmee wordt het risico op schijnconstructies vergroot.

Kortom: de voorgestelde ondergrens is niet alleen lastig uitvoerbaar, maar ook juridisch onhoudbaar en fraudegevoelig. Alleen een objectieve, onafhankelijke taxatie – gebaseerd op de feitelijke staat en waarde van het voertuig – biedt een betrouwbare en eerlijke basis voor de BPM-heffing. Het hanteren van de inkoopprijs als ondergrens moet daarom worden losgelaten.

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?

Antwoord:

Het plan om de belastingplichtige persoonlijk verantwoordelijk te maken voor een getaxeerde waarde die lager ligt dan de inkoopprijs – en dit te bekrachtigen met een ondertekende verklaring – stuit op fundamentele bezwaren. Hoewel het doel is om misbruik te voorkomen, is deze maatregel zowel juridisch als praktisch ondoordacht.

Allereerst geldt dat een belastingplichtige, zeker wanneer het een particulier betreft, moet kunnen vertrouwen op de expertise van een erkende taxateur. De wet voorziet expliciet in de mogelijkheid om de BPM te baseren op een onafhankelijke, deskundige taxatie. Als de belastingplichtige vervolgens persoonlijk aansprakelijk wordt gehouden voor een lagere waarde, wordt dit vertrouwen ondermijnd. Het is onrealistisch om te verwachten dat iemand zonder taxatiekennis het oordeel van een professional kan of moet beoordelen.

Daarnaast ondermijnt deze maatregel het rechtszekerheidsbeginsel. Volgens vaste jurisprudentie is pas bij aantoonbare opzet of grove nalatigheid sprake van verwijtbaar gedrag dat aanleiding geeft tot sancties. Zolang de belastingplichtige zich baseert op een correct opgesteld en valide rapport, is er géén sprake van schuld. Door bij voorbaat twijfel te zaaien over lage waarderingen, wordt er impliciet uitgegaan van fraude – zonder dat daarvoor enig bewijs nodig is. Dit werkt stigmatiserend en zet mensen onterecht onder druk.

Bovendien is het effect averechts. In plaats van het gebruik van eerlijke, onderbouwde taxaties aan te moedigen, ontmoedigt deze aanpak het vertrouwen in het systeem. Belastingplichtigen zullen geneigd zijn te kiezen voor forfaitaire regelingen, ook wanneer die minder recht doen aan de feitelijke waarde, puur om het risico op problemen te vermijden. Zo ontstaat een afschrikkend effect waarbij bonafide gebruikers hun recht op een taxatie niet meer durven te benutten.

Daar komt bij dat dit voorstel leidt tot extra onzekerheid en een grotere kans op conflicten. Als de Belastingdienst de ondertekende verklaring of de taxatiewaarde alsnog onvoldoende vindt, volgen langdurige discussies of juridische procedures. Daarmee wordt het traject onnodig gecompliceerd, terwijl importeurs juist behoefte hebben aan duidelijkheid en voorspelbaarheid.

Samengevat: dit voorstel draagt niet bij aan eerlijker gebruik van taxaties, maar leidt tot rechtsonzekerheid, afschrikking en een toename van geschillen. De enige werkbare, eerlijke en juridisch verantwoorde oplossing blijft het erkennen van een onafhankelijke en objectieve taxatie als betrouwbare basis voor de BPM-berekening.

Vraag 10 van 10

Heeft u suggesties voor alternatieve oplossingen, verbeteringen of verduidelijkingen?

Antwoord:

Een solide uitgangspunt voor de BPM-berekening is het hanteren van een duidelijke basiswaarde, bijvoorbeeld op basis van een koerslijst of het gemiddelde van vijf vergelijkbare voertuigen. Op deze waarde kan vervolgens een aftrek worden toegepast voor aanwezige schade, gebaseerd op een goed onderbouwd schadebedrag. De eerder gebruikte 72%-regeling biedt hiervoor een praktische en bewezen methode: hierbij wordt 72% van het schadebedrag als waardevermindering meegenomen. Deze werkwijze leidt tot realistische,

controleerbare BPM-waarden, voorkomt onnodige discussies en houdt het proces transparant en overzichtelijk.

Daarnaast is er behoefte aan meer uniformiteit in de opbouw van taxatierapporten. Op dit moment verschillen de rapporten sterk van kwaliteit en inhoud, wat leidt tot onduidelijkheid en wantrouwen. Door duidelijke richtlijnen op te stellen voor onder andere schadeaftrek, onderbouwing van de waardering en gebruik van marktreferenties, kan de kwaliteit van rapporten verbeterd worden en wordt de beoordeling eenvoudiger en consistent.

Ook is het van belang dat de Belastingdienst actief in contact blijft met erkende taxateurs. Door deze professionals de ruimte te geven om hun werkwijze toe te lichten, ontstaat er meer wederzijds begrip en betere afstemming. Zo blijft de taxateur een betrouwbare en evenwichtige schakel tussen importeur en overheid. De huidige voorstellen dreigen juist tot onduidelijkheid en onrechtvaardige situaties te leiden.

Met deze benadering blijft het BPM-proces overzichtelijk, beheersbaar en praktisch uitvoerbaar. Iedereen in de keten – van importeur tot inspecteur en van schadehersteller tot transporteur – weet waar hij aan toe is. Dat komt niet alleen de rechtvaardigheid, maar ook de efficiëntie van het systeem ten goede.