

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Teruggaaf van belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) is onder voorwaarden mogelijk wanneer een motorrijtuig wordt geëxporteerd. De hoogte van de teruggaaf is afhankelijk van zowel de bpm die voor het motorrijtuig is betaald en de leeftijd van de auto. De teruggaafregeling kent diverse voorwaarden die de uitvoering compliceren. Een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft op 2 februari 2023 duidelijk gemaakt dat lidstaten een zekere vrijheid hebben om, binnen de grenzen van het fiscaal discriminatieverbod¹, de teruggaaf van bpm bij export nader vorm te geven.² Voorgesteld wordt om de teruggaaf van bpm *budgetneutraal* te vereenvoudigen. Hiervoor is enerzijds nodig om een aantal knellende voorwaarden voor deze teruggaaf te laten vervallen en anderzijds de doelgroep van motorrijtuigen die voor teruggaaf in aanmerking komt nader te begrenzen.

Concreet wordt voorgesteld om teruggaaf van bpm te faciliteren zodra de tenaamstelling van een motorrijtuig in het kentekenregister vervalt. Hierdoor kunnen ook motorrijtuigen met essentiële gebreken, of motorrijtuigen die worden gesloopt aanspraak maken op teruggaaf van bpm. Ook wordt voorgesteld niet langer te eisen dat voertuigen bij export worden ingeschreven in een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. Hierdoor komen dus ook motorrijtuigen die rechtstreeks worden overbracht naar andere landen in aanmerking voor teruggaaf van bpm. De voorgestelde versoepelingen zullen naar verwachting leiden tot een toename van het aantal teruggaafverzoeken. De voorgestelde versoepelingen kunnen evenwel budgetneutraal worden doorgevoerd wanneer de teruggaaf van bpm bij het uitschrijven van het motorrijtuig uit het kentekenregister wordt voorbehouden aan voertuigen die jonger zijn dan twaalf jaar.

Hierna zal ten aanzien van dit voorstel eerst de huidige situatie worden beschreven. Vervolgens zal de probleemanalyse nader worden toegelicht en het doel van de maatregel uiteen worden gezet. De verschillende opties die zijn overwogen worden kort benoemd en geïllustreerd aan de hand van het onderzoek naar deze opties zoals dat in opdracht van het Ministerie van Financiën door Revnext is opgesteld en op 10 september 2025 aan uw Kamer is aangeboden. Ten slotte zal specifiekere worden beschreven waarom voor de voorgestelde vormgeving is gekozen.

2. Huidige situatie

Op dit moment is het mogelijk om bij export van een motorrijtuig binnen de EU-(zone) een deel van de bpm terug te vragen. Hierbij wordt rekening gehouden met de afschrijving van het motorrijtuig. Hiermee wordt geborgd dat de bpm in overeenstemming met de EU-verdragen wordt uitgevoerd.

Er zijn diverse voorwaarden van toepassing op de teruggaafregeling. Zo moet de bpm zijn geheven op of na 16 oktober 2006, mag het geen schadevoertuig zijn en mag het voertuig niet zijn belast met een verbod voor rijden op de weg. Verder moet het voertuig staan geregistreerd bij de RDW met de status 'export' en moet het voertuig binnen 13 weken nadat het de status export heeft gekregen duurzaam en aantoonbaar worden geregistreerd in een andere EU- of EER-lidstaat. Hierbij worden bedragen tot €50 niet teruggegeven.

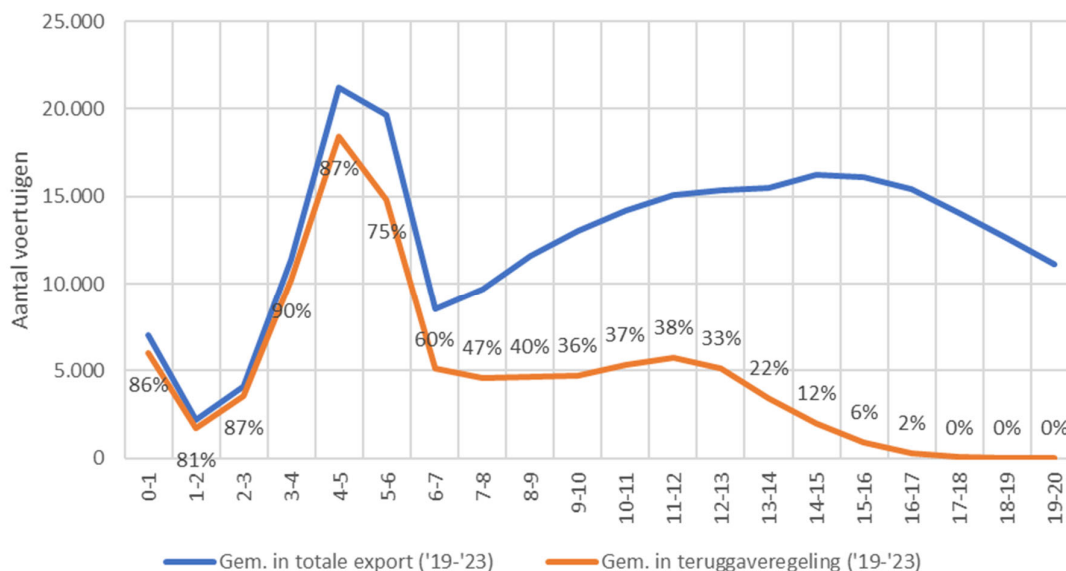
Het totaal aan bpm dat kan worden teruggevraagd, wordt berekend op basis van het oorspronkelijk geheven bedrag aan bpm. Voor voertuigen waarvoor geen of relatief weinig bpm is betaald (waaronder emissievrije of plug-in hybride voertuigen) kan daarom ook minder bpm worden teruggevraagd. In 2023 werd bijna 95% van de geëxporteerde voertuigen aangedreven door een benzine- of dieselmotor. De teruggave hangt daarnaast af van de leeftijd van het voertuig. Het percentage dat kan worden teruggevraagd daalt naarmate het voertuig ouder wordt. Een auto waarvan de waarde voor een significant deel is afgeschreven, krijgt minder terug.

¹ Artikel 110 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

² HvJ EU 2 februari 2023, ECLI:EU:C:2023:63, zaaknummer C-676/21.

Ongeveer een derde van het aantal personenauto's dat jaarlijks uit het Nederlandse wagenpark verdwijnt, betreft voertuigen die worden gesloopt. Zowel het relatieve als absolute aandeel van gesloopte voertuigen in de totale uitstroom daalt de laatste jaren. Voertuigen die een sloopstatus krijgen, zijn veelal kleinere (A- en B-segment), oorspronkelijk goedkopere en oudere voertuigen. De gemiddelde leeftijd waarop een personenauto wordt gesloopt, was in 2023 19,3 jaar. De data over gesloopte voertuigen suggereert dat hiervoor in de meeste gevallen geen rest-bpm kan worden teruggegeven, ook niet wanneer de voorwaarden worden versoepeld.

De export van een auto leidt in één op de drie gevallen tot teruggaaf van bpm. De laatste twee jaar werd voor ongeveer 90.000 auto's per jaar bpm teruggegeven. De verhouding tussen lease- en non-leasevoertuigen is hierbij ongeveer 50/50. De gemiddelde leeftijd van een leaseauto die wordt geëxporteerd ligt tussen de 3 en 6 jaar, terwijl non-leasevoertuigen gemiddeld 9 jaar oud zijn. Bij deze laatste groep ligt de piekleeftijd tussen de 10 en 13 jaar. Grafiek 1 maakt inzichtelijk met welke leeftijd motorrijtuigen in de periode 2019-2023 zijn geëxporteerd en voor welk deel daarvan om teruggaaf is verzocht. Zichtbaar is dat naarmate de leeftijd van motorrijtuigen afneemt, de kans op een verzoek om teruggaaf afneemt. Dit laat zich verklaren door de hogere teruggaaf waarop aanspraak kan worden gemaakt met een jonger voertuig. Hierdoor loont een teruggaafverzoek meer de moeite en weegt de opbrengst sneller op tegen de administratieve lasten die met een teruggaafverzoek gepaard gaan. Teruggaaf is voorts alleen mogelijk voor motorrijtuigen met een datum eerste toelating na oktober 2006, hierdoor kwamen in de dataset alleen auto's van 16 jaar en jonger in aanmerking voor teruggaaf. Ook is van belang dat een motorrijtuig na 18 jaar volledig is afgeschreven en hier uit hoofde van de afschrijvingstabel geen bpm voor kan worden teruggegeven. Verder is denkbaar dat met name de oudere motorrijtuigen die uitstromen niet worden geëxporteerd naar landen waarbij met de huidige regeling aanspraak kan worden gemaakt op teruggaaf. Een deel van het niet gebruik maken van de bpm-teruggaaf zou wellicht nog verklaard kunnen worden doordat het niet in alle gevallen lukt om binnen 13 weken de stukken te verkrijgen die nodig zijn om voor teruggaaf van bpm in aanmerking te komen. Om deze mogelijke verklaringen verder te staven zijn echter geen data voorhanden.



Grafiek 1: Bron: Revnext op basis van gegevens van de RDW en de Belastingdienst.

Vanuit budgettair oogpunt is de leeftijd van een te exporteren auto zeer relevant. De gemiddelde bpm-teruggave per voertuig daalt van €9.000 bij voertuigen van 0 jaar naar €1.000 bij voertuigen van 9 jaar oud, waarbij de afname in de eerste jaren (veel) groter is dan in de latere

jaren. De leasemarkt is goed voor 60% van het budgettaire beslag, dat in de laatste drie jaar in totaliteit gemiddeld €160 miljoen per jaar bedroeg.

De gemiddelde CO₂-uitstoot van voertuigen die worden geëxporteerd en waarvoor bpm wordt teruggevraagd, neemt toe. Dit komt doordat voor deze voertuigen ook meer bpm is afgedragen. Het zijn dus met name minder efficiënte voertuigen die van de teruggaafregeling gebruikmaken.

3. Probleemanalyse

De huidige voorwaarden voor de teruggaaf van bpm zijn belastend. Zowel voor belastingplichtigen als voor de Belastingdienst dat op deze voorwaarden moet toezien.

3.1 Een duurzame registratie binnen 13 weken in een ander EU- of EER land

De interviews die door Revnext zijn afgenomen maken inzichtelijk dat in het bijzonder de eis dat een motorrijtuig binnen 13 weken in een ander EU- of EER-land moet zijn geregistreerd veel van belastingplichtigen vraagt. Via een vervoerbewijs moet aangetoond worden dat het voertuig daadwerkelijk fysiek naar het buitenland is vervoerd. In de autobranche bestaan samenwerkingen en registratiekantoren over de grens, zuiver om aan deze eis te kunnen voldoen. Daarbij is er ook nadat aan de gestelde eisen wordt voldaan geen zekerheid of het voertuig daadwerkelijk in het bewuste EU- of EER land blijft, of dat het vervolgens alsnog verder wordt verhandeld. De exporterende partijen in Nederland kunnen hier ook maar beperkt invloed op uitoefenen. De Belastingdienst bevestigt dit beeld. De regel voor een duurzame registratie binnen 13 weken in een ander EU- of EER-land lijkt vooral te resulteren in administratieve lasten, onzekerheid en juridische geschillen.

De noodzaak voor de eis dat een motorrijtuig binnen 13 weken daadwerkelijk moet zijn geëxporteerd om voor teruggaaf van bpm in aanmerking te kunnen komen is beperkt. Zo is deze eis niet noodzakelijk om te voorkomen dat bpm wordt teruggevraagd terwijl onverkort in Nederland gebruikgemaakt blijft worden van het motorrijtuig. Een voertuig mag immers alleen gebruikmaken van de openbare weg als het is ingeschreven in het kentekenregister.³ Het uitschrijven van het voertuig uit het kentekenregister met het oog om de bpm terug te ontvangen en deze auto onverkort in Nederland gebruiken levert dan ook zelfstandig een overtreding op die kan worden bestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie. Daarnaast geldt dat de meeste verzekeringsmaatschappijen als voorwaarde voor de verzekering eisen dat het motorrijtuig correct is geregistreerd in het kentekenregister. Het is dan ook niet aannemelijk dat het faciliteren van teruggaaf van bpm bij uitschrijven van het motorrijtuig in het kentekenregister burgers of bedrijven zal aanzetten om daar op een oneigenlijke wijze gebruik van te maken.

Een reden om te eisen dat een gebruikt motorrijtuig daadwerkelijk wordt geëxporteerd en duurzaam in een ander land wordt geregistreerd voorkomt wel dat het aantrekkelijk wordt om bpm op basis van de forfaitaire tabel terug te vragen om het motorrijtuig vervolgens met behulp van een koerslijst of taxatierapport weer in te schrijven. Als de drempel voor deze handelswijze (carrousel) te laag wordt kan bpm die nog op een gebruikt voertuig rust tot op zekere hoogte (tussentijds) ten gelde worden gemaakt. Een carrousel kan echter ook via een minder administratief belastende wijze worden bestreden. Via dit wetsvoorstel wordt dan ook voorgesteld om niet eerder dan na een jaar na het verval van de tenaamstelling van een gebruikt motorrijtuig in het kentekenregister teruggaaf van bpm te verlenen.

3.2 Teruggaaf voor motorrijtuigen met essentiële gebreken of motorrijtuigen die worden gesloopt

Teruggaaf van bpm is op dit moment voorbehouden aan motorrijtuigen zonder essentiële gebreken. De belangrijkste reden om geen teruggaaf van bpm te faciliteren voor motorrijtuigen met essentiële gebreken of motorrijtuigen die worden gesloopt is de constatering dat deze motorrijtuigen op dat moment geen economische waarde meer hebben. Vanuit die achtergrond is verdedigbaar om voor deze motorrijtuigen dus ook geen bpm meer terug te geven. Deze keuze veroorzaakt echter wel een eigen dynamiek. Zo ontstaat als gevolg van de huidige regeling een prikkel om motorrijtuigen buiten Nederland te slopen waarbij de status van de sloopbestemming of wacht op keuring nog niet blijkt uit de gegevens ten tijde van het verzoek om teruggaaf of uit de

³ Artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994.

gegevens van de buitenlandse inschrijving. Nationale sloopbedrijven worden hierdoor op een achterstand gezet. Ook zijn er signalen dat jonge auto's met aanzienlijke schade zo snel mogelijk worden geëxporteerd ten einde te voorkomen dat ze een status verkrijgen die teruggaaf van bpm zou kunnen beletten. Dit raakt de verkeersveiligheid in omliggende landen, omdat de schadestatus daardoor niet wordt geregistreerd en niet aan buitenlandse autoriteiten kan worden medegedeeld. Tot slot bemoeilijkt de focus op de economische waarde bij export een eventuele overgang op termijn van een uitsluitend op forfaits gebaseerde bpm. Een dergelijke overgang is gegeven het Europese fiscale discriminatieverbod alleen mogelijk wanneer aan de toestand van het motorrijtuig niet langer betekenis toekomt. Door bij elke uitschrijving uit het kentekenregister op basis van de wettelijke afschrijvingstabel teruggaaf van bpm te verlenen, ook bij sloop en essentiële gebreken, wordt in dit kader een eerste betekenisvolle stap gezet. Het opent immers de deur voor de stelling dat op een in Nederland geregistreerd voertuig van jonger dan 11 jaar, een forfaitaire bpm rust die gelijk is aan het bedrag dat via de teruggaafregeling kan worden verkregen. Daarmee ontstaat ook ruimte om in alle gevallen bij de parallelle import de bpm vast te stellen op de wettelijke afschrijvingstabel.

4. Onderzoek Revnext

In opdracht van het Ministerie van Financiën is door Revnext onderzocht wat de effecten van verschillende vereenvoudigingen van de huidige teruggaveregeling van bpm zouden kunnen betekenen voor het Nederlandse wagenpark. Dit onderzoek maakt duidelijk dat de teruggaveregeling budgetneutraal kan worden vereenvoudigd wanneer er tevens voor zou worden gekozen de doelgroep van de regeling te beperken tot motorrijtuigen die jonger zijn dan twaalf jaar. De leeftijdsgrens zou kunnen worden opgehoogd wanneer een (hoger) drempelbedrag zou worden opgenomen. Het onderzoek suggereert daarbij een vorm van leges, waarbij een vast bedrag in mindering zou worden gebracht op de teruggaaf. Met het oog op de wens om de teruggaafregeling te vereenvoudigen is afgezien om de doelgroep zowel via een leeftijdsgrens als hogere drempelbedrag te begrenzen. De meerwaarde van een hoger drempelbedrag in combinatie met een hogere leeftijdsgrens is beperkt. Ze leiden in beide gevallen in hoge mate tot uitsluiting van bpm-teruggaaf van dezelfde groep motorrijtuigen. Daarbij zal de introductie van een hoger drempelbedrag afbreuk doen aan verwachtingen die met name voor jongere motorrijtuigen leven voor wat betreft de teruggaaf bij export. Met name bij leasecontracten wordt vaak rekening gehouden met een zekere restwaarde na afloop van het leasecontract. In die restwaarde zit ook de teruggaaf van bpm bij het eventueel exporteren van een motorrijtuig verdisconteerd.

5. Europees Recht

Autobelastingen zijn op het niveau van de Europese Unie niet geharmoniseerd. De vormgeving van de bpm kan vrij worden vormgegeven mits rekening wordt gehouden met artikel 110 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU). Artikel 110 VWEU heeft tot doel het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten te verzekeren onder normale mededingingsvoorwaarden. Dit artikel strekt ertoe elke vorm van bescherming uit te sluiten die het gevolg kan zijn van de toepassing van binnenlandse belastingen die discriminerend zijn ten opzichte van producten uit andere lidstaten. Daartoe verbiedt artikel 110, eerste alinea, VWEU elke lidstaat om op producten van de overige lidstaten hogere binnenlandse belastingen te heffen dan die welke op gelijksoortige binnenlandse producten worden geheven. Deze bepaling beoogt de volstrekte neutraliteit van de binnenlandse belastingen te waarborgen ten aanzien van de mededinging tussen producten die zich reeds op de binnenlandse markt bevinden en ingevoerde producten.

Artikel 110 VWEU dwingt niet categorisch tot het (gedeeltelijk) terugbetalen van betaalde belasting. Zo heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie op 2 februari 2023 uitgesproken dat een wet op grond waarvan een registratiebelasting niet wordt terugbetaald voor de uitvoer van een gebruikt motorrijtuig dat meer dan tien jaar voor het tijdstip van uitvoer ervan voor het eerst in het verkeer is gebracht niet als discriminerend kan worden beschouwd.⁴ Op basis van dit arrest is

⁴ HvJ EU 2 februari 2023, ECLI:EU:C:2023:63, zaaknummer C-676/21.

dan ook vastgesteld dat artikel 110 VWEU niet in de weg staat aan de keuze om de teruggaaf van bpm voor te behouden aan motorrijtuigen jonger dan twaalf jaar. Dat komt ook omdat, evenals aan de orde was in het aangehaalde arrest, de bpm een voorziening kent op grond waarvan de bpm op basis van een vooraf bepaalde specifieke gebruiksduur kan worden afgedragen.⁵ Bij ministeriele regeling zal deze voorziening zodanig worden aangepast dat het begrenzen van de teruggaaf tot motorrijtuigen tot twaalf jaar niet resulteert in een disproportionele bpm. Concreet zal worden geregeld dat in deze situatie de af te dragen bpm volgt uit de wettelijke afschrijvingstabel gedurende de gebruiksduur van het motorrijtuig.

Teruggaaf van bpm voor motorrijtuigen die in het kentekenregister zijn ingeschreven, wordt verleend nadat één jaar is verstreken sinds het kentekenbewijs zijn geldigheid heeft verloren wegens beëindiging van de tenaamstelling. Deze maatregel maakt geen onderscheid tussen binnenlandse en ingevoerde motorrijtuigen en is daarom niet discriminerend. Tevens is sprake van een evenredige maatregel die effectief bijdraagt aan het ontmoedigen van carrousels. Bij het oordeel over de evenredigheid is ook gewogen dat de maatregel het mogelijk maakt om de voorwaarde dat het motorrijtuig binnen 13 weken in een andere EU- of EER-lidstaat moet zijn ingeschreven kan komen te vervallen. Vastgesteld is dan ook dat de maatregel verenigbaar is met artikel 110 VWEU.

7. Budgettaire

- Nog nader uit te werken -.

8. Administratieve lasten – Bedrijfseffectentoets

Uit de interviews die door Revnext zijn afgenomen volgt dat de huidige voorwaarde voor de teruggaaf om een motorrijtuig binnen 13 weken na het beëindigen van de tenaamstelling te moeten inschrijven in ander EU/EER-land gepaard gaan met relatief veel administratief werk. Marktpartijen hebben een bedrag genoemd van € 150 tot € 250 per motorrijtuig waaronder de kosten niet meer opwegen tegen de baten. Deze bedragen zijn genoemd op basis van een raming dat het transport en inschrijving van een motorrijtuig ruwweg zou optellen tot € 250. Het aantal geëxporteerde motorrijtuigen fluctueerde de afgelopen jaren tussen de 250.000 en 300.000. Daarmee is bij de regeling € 62.5 mln en € 75 mln. De administratieve lasten van de regeling zijn dus aanzienlijk, zeker als die wordt afgezet tegen het totale budgettaire beslag van de regeling dat in de laatste drie jaar in totaliteit gemiddeld €160 miljoen per jaar bedroeg.

Bij aanvaarding van het voorstel nemen de administratieve lasten af. Daarbij moet worden opgemerkt dat het motorrijtuig na beëindiging van de tenaamstelling in de regel nog steeds naar het buitenland zal worden getransporteerd. Daarmee zal een deel van wat nu tot administratieve lasten worden gerekend kosten zijn die ook na aanvaarding van het voorstel gemaakt zullen worden. Voor de verkopende partij zal het voorstel echter wel een vereenvoudiging opleveren, omdat niet langer van belang is wanneer het motorrijtuig wordt getransporteerd en waarheen.

9. Doenvermogen

Er wordt minder van het doenvermogen van een belastingplichtige gevraagd wanneer het voorstel wordt aanvaard om de teruggaaf van bpm bij export van een motorrijtuig te vereenvoudigen. Met name het verval van de voorwaarde dat een motorrijtuig binnen 13 weken na het verval van de tenaamstelling duurzaam in aan EU- of EER land moet zijn geregistreerd levert een aanzienlijke vereenvoudiging op van de huidige regeling. Dat de groep voertuigen daarnaast wordt uitgebreid met auto's met essentiële schade of die bestemd zijn voor de sloop en anderzijds wordt begrensd tot motorrijtuigen tot 12 jaar heeft beperkt invloed op het doenvermogen. In deze context is

⁵ Artikel 14b Wet BPM 1992.

daarbij van belang dat de export van motorrijtuigen wordt uitgevoerd door daarin gespecialiseerde bedrijven.

II. ARTIKELSGEWIJS

Artikel I, onderdelen A en B (artikelen 1 en 2 van de Wet op de belasting personenauto's en motorrijwielen 1992)

Voorgesteld wordt om de teruggaafregeling van bpm bij export te vereenvoudigen. De kern van het voorstel is dat bpm verschuldigd is bij de inschrijving van een motorrijtuig in het kentekenregister. Teruggaaf van bpm wordt verleend zodra de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister gedurende ten minste een jaar is beëindigd.

Met dit voorstel kan de opzet van de Wet BPM 1992 worden vereenvoudigd. Door onder het begrip *inschrijving* ook de tenaamstelling van een motorrijtuig te laten vallen, waarvan het kentekenbewijs eerder zijn geldigheid heeft verloren door het vervallen van de tenaamstelling, kan het begrip *herinschrijving*, zoals dat tot op heden werd gehanteerd komen te vervallen.⁶

Een motorrijtuig dat eenmaal is ingeschreven in het kentekenregister wordt niet formeel uitgeschreven. De gegevens die samenhangen met de inschrijving worden na het verval van de tenaamstelling nog maximaal negen jaar bewaard.⁷ Wanneer een motorrijtuig na eerder verlies van tenaamstelling – zoals bedoeld in artikel 52c, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 – opnieuw wordt tenaamgesteld, wordt dit met het onderhavige voorstel voor de bpm als een inschrijving beschouwd. Hierdoor is bpm verschuldigd. Met deze aanpassing kan artikel 1, zevende lid, Wet BPM 1992 vervallen, waarin momenteel is bepaald dat bij herinschrijving bpm verschuldigd is.

De bpm maakt gebruik van de kentekenregistratie zoals die volgt uit de Wegenverkeerswet. Artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994 vormt de kern van de kentekenregistratie. Dit artikel bepaalt dat voor een motorrijtuig een kenteken moet zijn opgegeven en een kentekenbewijs moet zijn afgegeven aan de eigenaar of houder van het motorrijtuig. Het kentekenbewijs mag zijn geldigheid niet hebben verloren, dit volgt uit artikel 36, derde lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994. Het kentekenbewijs verliest zijn geldigheid ingevolge artikel 52c, eerste lid, onderdeel a, Wegenverkeerswet 1994 door het verval van de tenaamstelling in het kentekenregister. Artikel 51a Wegenverkeerswet 1994 bepaalt in welke gevallen de tenaamstelling in het kentekenregister vervalt. Het Kentekenreglement bevat nadere regels ter zake van het verval van de tenaamstelling in het kentekenregister.⁸ Het voorstel brengt geen wijzigingen in deze voorschriften. Voor de teruggaaf van bpm is van belang dat een motorrijtuig op enig moment niet langer is tenaamgesteld op naam van een in Nederland wonende natuurlijk persoon of gevestigd lichaam. Voor motorrijtuigen die niet in het kentekenregister zijn geregistreerd, blijft gelden dat bpm verschuldigd is bij de aanvang van het gebruik van de weg met dat motorrijtuig. Dit volgt reeds uit artikel 1, zesde lid, Wet BPM 1992. Teruggaaf van bpm wordt met dit voorstel zonder wachttijd verleend wanneer om teruggaaf wordt verzocht, het motorrijtuig niet langer feitelijk ter beschikking staat van de belastingplichtige en het motorrijtuig weer permanent buiten Nederland is gebracht. Een specifiek belastbaar feit, zoals nu opgenomen in artikel 1, achtste lid, van de Wet BPM 1992 voor niet in het kentekenregister ingeschreven motorrijtuigen, is hierdoor niet langer nodig. Artikel 1, tweede en zesde lid, Wet BPM 1992 borgen met dit voorstel dat bij het (opnieuw) inschrijven of het feitelijk opnieuw gebruikmaken van de weg met een motorrijtuig door een in Nederland gevestigde natuurlijke persoon of lichaam bpm verschuldigd is.

De voorgestelde vereenvoudiging kan een ongewenste prikkel geven voor een carrousel. Dit zou kunnen gebeuren doordat een motorrijtuig wordt uitgeschreven, waardoor bpm-teruggaaf wordt verkregen op basis van de wettelijke afschrijvingstabel. Vervolgens zou het voertuig opnieuw kunnen worden tenaamgesteld met behulp van een koerslijst of een taxatierapport, wat financiële voordelen kan opleveren. Om deze prikkel te beperken wordt voorgesteld om de teruggaaf van

⁶ Artikel 51a, vierde lid, van de Wegenverkeerswet bepaalt in dit verband dat de Dienst Wegverkeer een vervallen verklaarde tenaamstelling kan laten herleven, indien de reden voor vervallenverklaring is komen te vervallen.

⁷ Artikel 6, derde lid, van het Kentekenreglement.

⁸ Zie hiervoor o.a. de artikelen 31 tot en met 33 en 40 tot en met 40c van het Kentekenreglement.

bpm voor in het kentekenregister ingeschreven motorrijtuigen pas te verlenen nadat een jaar is verstreken sinds het kentekenbewijs zijn geldigheid heeft verloren door het beëindigen van de tenaamstelling. Deze wachttijd maakt het minder aantrekkelijk om via een carrousel een deel van de nog op het motorrijtuig rustende bpm te verzilveren via een koerslijst of taxatierapport.

Een motorrijtuig kan binnen een jaar na het beëindigen van de tenaamstelling opnieuw worden tenaamgesteld. In die situatie kan geen aanspraak worden gemaakt op teruggaaf van bpm voor dat motorrijtuig, maar is op grond van de voorgestelde definitie van inschrijving bij de nieuwe tenaamstelling wél opnieuw bpm verschuldigd.⁹ Overwogen is om een vrijstelling voor te stellen om te voorkomen dat voor motorrijtuigen die binnen een jaar maanden na het vervallen van de tenaamstelling opnieuw worden tenaamgesteld – juridisch gezien – voor een tweede maal het belastbare feit van de bpm wordt ondergaan. Van deze vrijstelling is evenwel afgezien, omdat hiermee het risico toeneemt dat bewust motorrijtuigen met een Nederlandse historie in het buitenland worden verworven om ze vrijgesteld van bpm in Nederland opnieuw tenaam te stellen. Dat zou vooral een afbreukrisico vormen voor belastingplichtigen die aanspraak willen maken op teruggaaf van bpm. Deze belastingplichtigen hebben veelal beperkte controle over de bestemming van een motorrijtuig nadat het is verkocht.

Voor ondernemers die hiertoe een verzoek doen en bereid zijn om te voorzien in een waarborg wordt een soepeler regime voorzien. Deze ondernemers worden vrijgesteld van de voorwaarde dat de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister gedurende ten minste een jaar is beëindigd. Deze ondernemers kunnen de resterende bpm dus onmiddellijk ontvangen wanneer de tenaamstelling van een motorrijtuig vervalt. Wanneer motorrijtuigen waarvoor teruggaaf is verleend evenwel binnen een jaar opnieuw worden tenaamgesteld zal de teruggaaf voor deze motorrijtuigen worden herzien (zie hiervoor Artikel I, onderdeel L) .

Bij een inschrijving zal in alle gevallen opnieuw bpm worden geheven, ongeacht de vraag of, en hoeveel, bpm er is teruggegeven. De voorgestelde regeling biedt hiermee veel duidelijkheid en rechtszekerheid aan alle partijen. In economisch opzicht is er daarbij niet sprake van een dubbele heffing, omdat degene die opnieuw inschrijving van het motorrijtuig aanvraagt, er rekening mee houdt dat bpm verschuldigd is in Nederland. Daarbij gaat het veelal ook om een andere belastingplichtige die nog niet eerder bpm heeft betaald voor dat motorrijtuig. De prijs die een koper wenst te betalen, is ook niet afhankelijk van de vraag of voor dat motorrijtuig wel of geen bpm wordt teruggegeven. De verkopende partij heeft bovendien veel invloed op de vraag of hij voor teruggaaf in aanmerking komt. Zo kan hij de auto nog enige tijd onder zich houden, of hij kan in de verkoopovereenkomst verschillende voorwaarden stellen waardoor zeker wordt gesteld dat hij in aanmerking komt voor de teruggaaf van bpm.

Ondanks het voorgaande kan de situatie zich wel voordoen dat voor een motorrijtuig geen bpm kan worden teruggegeven, omdat het binnen een jaar opnieuw wordt tenaamgesteld en dat in deze situatie bij de tenaamstelling evengoed wel opnieuw bpm verschuldigd is. Het voorstel leidt daarmee ook tot de situatie dat niet lichtvaardig tot beëindiging van de tenaamstelling in het kentekenregister kan worden overgegaan, omdat hernieuwde tenaamstelling in alle gevallen leidt tot de plicht om bpm te voldoen. Het risico dat geen teruggaaf wordt verleend wanneer een motorrijtuig binnen een jaar opnieuw wordt tenaamgesteld ligt bij degene die de teruggaaf wil aanvragen. Degene die rekent op teruggaaf zal dus met een eventuele koper van het motorrijtuig afspraken moeten maken om te voorkomen dat onbedoeld geen aanspraak kan worden gemaakt op de bpm die nog op het voertuig rust.

Voor niet-ingeschreven motorrijtuigen is er geen reden om de teruggaaf van bpm te koppelen aan een wachttijd van een jaar. De prikkel om via een carrouselconstructie met in het buitenland geregistreerde motorrijtuigen financiële voordelen te behalen, wordt als zeer gering ingeschat. Van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt om voor te stellen om artikel 9c Wet BPM 1992 te laten vervallen. Dat artikel regelde tot 1 januari 2025 dat de bpm nihil bedroeg voor een motorrijtuig met een CO₂-uitstoot van 0 gram per kilometer. Omdat het artikel inmiddels materieel is uitgewerkt kan het komen te vervallen samen met artikel 1, vierde lid, Wet BPM 1992 dat direct met artikel 9c Wet BPM 1992 samenhangt. Zie ook artikel I, onderdeel G.

⁹ Artikel 10c Wet BPM 1992 is niet van toepassing.

Artikel I, onderdelen C tot en met H (artikelen 5 tot en met 8, 9c en 10 van de Wet op de belasting personenauto's en motorrijwielen 1992)

Voorgesteld wordt de opzet van de Wet BPM 1992 te vereenvoudigen. Door onder het begrip *inschrijving* ook de tenaamstelling van een motorrijtuig te laten vallen, waarvan het kentekenbewijs eerder zijn geldigheid heeft verloren door het vervallen van de tenaamstelling, kan het begrip *herinschrijving*, zoals dat tot op heden werd gehanteerd, komen te vervallen. Van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt om artikel 9c Wet BPM 1992 te laten vervallen. Dat artikel regelde tot 1 januari 2025 dat de bpm nihil bedroeg voor een motorrijtuig met een CO₂-uitstoot van 0 gram per kilometer. Het artikel is echter niet langer noodzakelijk. Het laten vervallen van dat artikel doet hierbij geen afbreuk aan de toepassing artikel 10b Wet BPM 1992. Deze bepaling regelt dat in bepaalde gevallen een lager bpm-bedrag mag worden toegepast voor gebruikte motorrijtuigen. Bij de toepassing van artikel 10b Wet BPM 1992 blijven de tarieven zoals die tot 1 januari 2025 uit hoofde van artikel 9c Wet BPM hebben gegolden, ook na aanvaarding van het voorstel, van betekenis.

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

Voorgesteld wordt om de teruggaafregeling bij export te vereenvoudigen. De essentie van het voorstel is dat bpm verschuldigd is bij inschrijving van een motorrijtuig in het kentekenregister en dat teruggave wordt verleend indien de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister is beëindigd. Deze vereenvoudiging kan een prikkel opleveren voor een carrousel waarbij de tenaamstelling van een motorrijtuig wordt beëindigd en teruggaaf ontvangt op basis van de wettelijke afschrijvingstabel, waarna het motorrijtuig vervolgens weer opnieuw wordt tenaamgesteld met behulp van een koerslijst of een taxatierapport. Om die handelswijze te ontmoedigen wordt voorgesteld de teruggaaf van een motorrijtuig niet eerder te verlenen dan een jaar na de datum waarop de tenaamstelling in het kentekenregister is vervallen. Voor ondernemers die hiertoe een verzoek doen en bereid zijn om te voorzien in een waarborg wordt een soepeler regime voorzien. Deze ondernemers worden vrijgesteld van de voorwaarde dat de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister gedurende ten minste een jaar is beëindigd. Deze ondernemers kunnen de resterende bpm dus onmiddellijk ontvangen wanneer de tenaamstelling van een motorrijtuig vervalt. Wanneer motorrijtuigen waarvoor teruggaaf is verleend evenwel binnen een jaar opnieuw worden tenaamgesteld zal de teruggaaf voor deze motorrijtuigen worden herzien (zie hiervoor Artikel I, onderdeel L).

Met het voorstel om de teruggaaf niet eerder te verlenen dan een jaar na de datum waarop de tenaamstelling in het kentekenregister is vervallen, vervalt het belang van artikel 10a Wet BPM 1992. Op basis van dit artikel moet de eerder beschreven carrousel op dit moment worden bestreden. In de praktijk is artikel 10a Wet BPM 1992 echter lastig toe te passen en voorkomt het niet in alle gevallen dat een motorrijtuig kan worden geëxporteerd en nadien op basis van een taxatie weer kan worden ingeschreven. Dat komt, omdat het vaststellen van het oogmerk op basis waarvan de teruggaaf is aangevraagd en de herimport zich doorgaans lastig laat vaststellen. In de praktijk wordt de export en herimport niet door dezelfde (rechts)persoon gedaan en dat compliceert de effectieve toepassing van artikel 10a Wet BPM 1992.

Artikel I, onderdeel J (artikel 12a van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Voorgesteld wordt van de gelegenheid gebruik te maken en artikel 9c Wet BPM 1992 te schrappen. Dat artikel regelde tot 1 januari 2025 dat de bpm nihil bedroeg voor een motorrijtuig met een CO₂-uitstoot van 0 gram per kilometer. Het artikel is echter niet langer noodzakelijk en materieel uitgewerkt (zie ook artikel I, onderdeel G). Met het vervallen van artikel 9c Wet BPM 1992 komen ook verwijzingen naar dat artikel te vervallen.

Artikel I, onderdeel K (artikel 12b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Voor motorrijtuigen die niet in het kentekenregister zijn geregistreerd, blijft met het voorstel gelden dat bpm verschuldigd is bij de aanvang van het gebruik van de weg met dat motorrijtuig.

Dit volgt reeds uit artikel 1, zesde lid, Wet BPM 1992. Teruggaaf van BPM wordt met dit voorstel zonder wachttijd verleend wanneer om teruggaaf wordt verzocht, het motorrijtuig niet langer feitelijk ter beschikking staat van de belastingplichtige en het motorrijtuig weer permanent buiten Nederland is gebracht. Een specifiek belastbaar feit voor, zoals nu opgenomen in artikel 1, achtste lid, van de Wet BPM 1992 voor niet in het kentekenregister ingeschreven motorrijtuigen, is niet langer nodig. Artikel 1, zesde lid, Wet BPM 1992 borgt met dit voorstel dat bij het feitelijk al dan niet opnieuw gebruikmaken van de weg met een motorrijtuig door een in Nederland gevestigde natuurlijke persoon of lichaam bpm verschuldigd is. Voorgesteld wordt dan ook om artikel 1, achtste lid Wet BPM 1992 en verwijzingen naar dit lid te laten vervallen.

Artikel I, onderdeel L (artikel 14a van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Er wordt voorgesteld om de huidige teruggaafregeling bij export van een motorrijtuig te vereenvoudigen. Voorgesteld wordt om teruggaaf van belasting te verlenen voor gebruikte motorrijtuigen indien de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister is vervallen. Daarbij is niet langer van belang welke status het motorrijtuig had op het moment van uitschrijven. Hierdoor kan ook voor motorrijtuigen met essentiële gebreken of motorrijtuigen die bestemd zijn voor de sloop bpm worden teruggegeven. Tevens wordt voorgesteld niet langer voorwaarden te verbinden aan de bestemming van het motorrijtuig wanneer deze wordt geëxporteerd. Dit volgt inherent aan de keuze om teruggaaf van bpm te verlenen zodra de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister is vervallen. Met het voorstel is niet langer relevant dat een motorrijtuig na het vervallen van de tenaamstelling in het kentekenregister wordt geregistreerd in een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. Teruggaaf van bpm kan aldus worden verstrekt voor alle motorrijtuigen die niet langer in het kentekenregister zijn tenaamgesteld, maar waarvoor wel bpm is afgedragen.

Tegenover de beschreven versoepelingen wordt ook een aanscherping voorgesteld: De teruggaaf van bpm bij uitschrijving uit het kentekenregister wordt voorbehouden aan gebruikte motorrijtuigen tot twaalf jaar oud. Met deze beperking kan het huidige artikel 14a, derde lid, Wet BPM 1992 komen te vervallen. Met de aanscherping is deze bepaling niet langer relevant, omdat het bij teruggaaf dan nog per definitie gaat om voertuigen die na 1 januari 2014 zijn geregistreerd.

Voor ongebruikte motorrijtuigen kan al uit hoofde van artikel 16 Wet BPM 1992 teruggaaf worden verleend, daarin brengt dit wetsvoorstel geen verandering. Wel wordt geëxpliciteerd dat geen aanspraak meer kan worden gemaakt op teruggaaf uit hoofde van het voorgestelde artikel 14a Wet BPM 1992 indien voor dat motorrijtuig al teruggaaf is verleend uit hoofde van artikel 16 Wet BPM 1992. Omdat een verzoek om teruggaaf uit hoofde van artikel 16 Wet BPM 1992 als gevolg van de nadere voorwaarden in het Uitvoeringsbesluit BPM 1992 moet worden gedaan binnen 13 weken na het vervallen van de tenaamstelling in het kentekenregister, is al uitgesloten dat succesvol eerst om teruggaaf kan worden verzocht uit hoofde van het voorgestelde artikel 14a en daarna alsnog op basis van artikel 16 Wet BPM 1992.

Om te voorkomen dat onbedoeld een prikkel wordt gegeven om de tenaamstelling van een motorrijtuig in het kentekenregister te laten vervallen met het oogmerk om dit motorrijtuig daarna weer opnieuw in te schrijven zodat bpm kan worden voldaan met behulp van koerslijst of een taxatierapport, is voorzien in een termijn waarna een motorrijtuig eerst voor een teruggaaf in aanmerking komt. Voorgesteld wordt hiervoor vanaf de datum waarop de tenaamstelling in het kentekenregister is vervallen een termijn van minimaal een jaar te hanteren. Voor ondernemers die hiertoe een verzoek doen wordt een soepeler regime voorzien. Deze ondernemers worden vrijgesteld van de voorwaarde dat de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister gedurende ten minste een jaar is beëindigd. Deze ondernemers kunnen de resterende bpm dus onmiddellijk ontvangen wanneer de tenaamstelling van een motorrijtuig vervalt. De voorwaarden die worden gesteld om voor de vrijstelling in aanmerking te komen zullen zijn gericht op het verzekeren dat de ondernemer teruggave beoogt van motorrijtuigen die duurzaam worden geëxporteerd.

Wanneer motorrijtuigen waarvoor teruggaaf is verleend binnen een jaar opnieuw worden tenaamgesteld zal de teruggaaf voor deze motorrijtuigen worden herzien. Bij deze herziening zal de teruggaaf vastgesteld aan de hand van de wettelijke afschrijvingstabel in de periode dat het motorrijtuig niet tenaamgesteld is geweest. Artikel 14a, vierde lid, voorziet in de grondslag aan de hand waarvan deze aanvullende regels kunnen worden gesteld. De delegatiebepaling laat bewust ook ruimte voor andere categorieën belastingplichtigen. Zo wordt ook een vrijstelling voorzien voor belastingplichtigen die emigreren en waarbij de termijn van een jaar niet dienstbaar wordt geacht. Voor een niet-ingeschreven motorrijtuig dat feitelijk ter beschikking staat aan een belastingplichtige en waarvoor bpm kan worden teruggevraagd geldt geen termijn van een jaar. Het wordt niet aannemelijk geacht dat het voor in het buitenland geregistreeerde motorrijtuigen aantrekkelijk is om via een carrousel een deel van de op een voertuig rustende bpm vroegtijdig te verzilveren.

Voor teruggaaf van bpm is vereist dat de tenaamstelling in het kentekenregister is vervallen. Voor wat betreft de terminologie is aansluiting gezocht bij artikel 52c, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet. Voor andere omstandigheden dan genoemd in dit onderdeel wordt geen bpm teruggegeven. Zo leidt dus schorsing van een voertuig in het kentekenregister niet tot het recht op teruggaaf van bpm.

Van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt om artikel 14a Wet BPM 1992 deels opnieuw te redigeren. In dit verband wordt een algemene delegatiegrondslag voorgesteld op basis waarvan nadere voorwaarden en beperkingen kunnen worden gesteld. Deze delegatiegrondslag vervangt drie van de vier delegatiegrondslagen die het artikel op dit moment bevat. De bepalingen zijn voorts ingekort, omdat bepaalde elementen beter in een algemene maatregel van bestuur kunnen worden ondergebracht. Het gaat daarbij allereerst om de passage dat teruggaaf op aanvraag wordt verleend. Het is niet nodig om die voorwaarde op wetsniveau te verankeren, bovendien is denkbaar dat op termijn de mogelijkheid ontstaat om de teruggaaf van rechtswege toe te kennen. Hetzelfde geldt voor de bepaling aan wie de teruggaaf wordt uitgekeerd. Ook dat is een voorwaarde die zich beter leent voor een algemene maatregel van bestuur.

Artikel I, onderdeel M (artikel 16a van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Voor een toelichting op deze wijziging wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op artikel I, onderdelen C tot en met H.

Artikel I, onderdeel N (artikel 17 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Om te voorkomen dat onbedoeld een prikkel wordt gegeven om de tenaamstelling van een motorrijtuig in het kentekenregister te laten vervallen met het oogmerk om dit motorrijtuig daarna weer opnieuw in te schrijven zodat bpm kan worden voldaan met behulp van koerslijst of een taxatierapport, is voorzien in een termijn waarna een motorrijtuig eerst voor een teruggaaf in aanmerking komt. Voorgesteld wordt hiervoor vanaf de datum waarop de tenaamstelling in het kentekenregister is vervallen een termijn van minimaal een jaar te hanteren. Voor ondernemers die hiertoe een verzoek doen en bereid zijn om te voorzien in een waarborg wordt een soepeler regime voorzien. Deze ondernemers worden vrijgesteld van de voorwaarde dat de tenaamstelling van het motorrijtuig in het kentekenregister gedurende ten minste een jaar is beëindigd. Deze ondernemers kunnen de resterende bpm dus onmiddellijk ontvangen wanneer de tenaamstelling van een motorrijtuig vervalt. Wanneer motorrijtuigen waarvoor teruggaaf is verleend evenwel binnen een jaar opnieuw worden tenaamgesteld zal de teruggaaf voor deze motorrijtuigen worden herzien. Bij deze herziening zal de teruggaaf vastgesteld aan de hand van de wettelijke afschrijvingstabel in de periode dat het motorrijtuig niet tenaamgesteld is geweest. Artikel 14a, vierde lid, voorziet in de grondslag aan de hand waarvan deze aanvullende regels kunnen worden gesteld.

Voor de regels omtrent de zekerheid die moet worden gesteld om in aanmerking te komen voor de vrijstelling van de termijn van een jaar wordt aangesloten bij de regels zoals die nu al gelden voor de zogenoemde artikel 8 Wet BPM 1992 vergunninghouders. Dat zijn ondernemers waarvan de inspecteur toestaat dat de bpm per tijdvak wordt voldaan.

Artikel II (inwerkingtreding)

Na ommekomst van de internetconsultatie en de uitvoeringstoets van de Belastingdienst zal kunnen worden vastgesteld of de teruggaafregeling van bpm bij export vereenvoudigd kan worden. Als dat het geval is zal daarna worden bepaald wanneer de vereenvoudiging kan worden doorgevoerd.

CONCEPT