



VERENIGING

Consultatie aanpak fiscale wetgeving

1. Wat is uw achtergrond? Reageert u bijvoorbeeld als particulier, als ondernemer, namens een onderneming, namens een organisatie, of iets anders?

Wij reageren als RAI Vereniging namens de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van personen-auto's en vracht-auto's, aanhang-wagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuig-en, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

2. Bent u bekend met het bestaan/begrip van fiscale regelingen? En met welke fiscale regelingen heeft u of uw organisatie/onderneming te maken?

Wij hebben te maken met alle wetgeving rond het fabriceren, importeren, aanpassen en recyclen van voertuigen.

3. Hoe kijkt u aan tegen het belang van een eenvoudiger belastingstelsel door fiscale regelingen aan te passen? U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan: een voorkeur voor algemene lagere belastingtarieven in plaats van meer specifieke fiscale voordelen voor bepaalde doelgroepen, begrijpelijkheid/uitvoerbaarheid van het belastingstelsel door minder fiscale uitzonderingen, rechtvaardigheid waardoor juist wel specifieke fiscale regelingen nodig kunnen zijn of iets anders vanuit het perspectief van burgers, samenleving of bedrijven

Wij zien het belang van vereenvoudiging van wetgeving, dit leidt tot een effectievere belastingdienst en betere belastingwetgeving. Ook zien wij het belang van vrijstellingen in autobelastingen, bijvoorbeeld voor aangepaste voertuigen voor gehandicapten. Elke maatregel heeft zijn eigen achtergrond en moet in dat licht bekeken worden.

Categorieën voertuigbeoordeling carrosseriebouw

Voertuigen die omgebouwd worden voor het gebruik door bijvoorbeeld gehandicapten moeten door de belastingdienst worden beoordeeld om te bepalen welke belastingregels gelden. Op dit moment is er 1 iemand die deze regelgeving uitvoert bij de belastingdienst, deze wordt vervangen door iemand anders die nu ingewerkt wordt. De capaciteit is hier behoorlijk laag en de uitvoering is afhankelijk van 1 medewerker. De beperkte capaciteit resulteert voor ons in lange doorlooptijden, met name in tijden van vakantie/ ziekteverlof.

RDW, die de voertuigen goedkeurt, gebruikt meerdere coderingen om de voertuigen aan te duiden.

- Carrosserietype
- Rolstoelplaatsen
- Aanduiding voor speciale doeleinden

- Fiscale categorie RDW

Daardoor ontstaat er bij de Belastingdienst vervolgens complexiteit. Door deze verschillende statussen worden er fouten gemaakt door de belastingdienst en de auto-aanpassers. Over en weer zijn er veel onduidelijkheden. Onze leden geven aan experts te hebben die de wetgeving “net aan” kunnen begrijpen. De gehandicapte klanten zijn daardoor uitgeleverd aan het bedrijf die de fiscale wetgeving rond hun voertuig nog wel snapt.

Het is daarom belangrijk dat de coderingen worden vereenvoudigd, zodat gehandicapten nog steeds een betaalbaar aangepast voertuig kunnen krijgen om mobiel te blijven.

Verbetering van de verkeersveiligheid met behulp van ADAS moet fiscaal gestimuleerd worden

Moderne Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) zoals bijvoorbeeld adaptieve cruise control, dodehoekdetectie, vermoeidheidsherkenning en verkeersbordherkenning kunnen een belangrijke rol spelen in het terugbrengen van het aantal slachtoffers in het verkeer. ADAS zijn echter duur. RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de inzet van moderne ADAS te stimuleren door ze buiten de BPM te houden of een generieke korting op de BPM te geven.

4. Hoe kijkt u aan tegen het belang om fiscale regelingen aan te passen/beperken om de uitvoering van het belastingstelsel voor de Belastingdienst simpeler te maken?

Parallelimport en export van personenwagens

RAI Vereniging is niet overtuigd van de noodzaak om de parallelimport en de export van personenauto's en bestelwagens verder te faciliteren dan nu het geval is. Om de klimaatdoelstellingen te behalen is het belangrijk dat de nieuwverkoop van zuinige, emissiearme en emissievrije auto's wordt gestimuleerd in plaats van de import van gebruikte auto's. Ook moet voorkomen worden dat in de komende jaren de elektrische auto's, PHEVs en hybride auto's in groten getale naar het buitenland worden geëxporteerd omdat de exportregels zijn versoepeld.

De parallelimport en export leveren op dit moment een grote belasting op van toezichthoudende instanties, die niet in relatie staat tot het belang van de sector van deze specifieke BPM opbrengsten. Met name schadetaxaties leiden tot misbruik. RAI Vereniging is voorstander van het strenger reguleren van het gebruik van schadetaxaties. Het gebruik van de forfaitaire afschrijvingstabel of de officiële koerslijsten voor het bepalen van de hoogte van de BPM zou gestimuleerd moeten worden door middel van de Green Lane procedure.

De sector is naar de mening van RAI Vereniging gebaat bij een verdere professionalisering. Op dit moment wordt zij gekenmerkt door een klein aantal professionele ondernemingen die grote aantallen auto's importeren c.q. exporteren en een groot aantal kleine handelaren die slechts incidenteel een auto importeren of exporten. De BPM op parallelimport levert naar schatting 300 miljoen euro op maar kost ook vele miljoenen aan uitvoeringskosten en juridische kosten. Er worden circa 3.000 rechtszaken per jaar gevoerd over de BPM op parallel geïmporteerde auto's.

1. Parallele import en de export van personenauto's en bestelwagens is een gegeven. Vanuit de Europese wetgeving die toeziet op vrij verkeer van goederen en personen moet het mogelijk zijn om gebruikte

auto's naar Nederland te importeren en ook weer te exporteren. RAI Vereniging is echter niet van mening dat de sterk groeiende import van gebruikte personenauto's een constructieve bijdrage levert aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Om de gestelde CO2 reductie in 2030 en 2050 te kunnen realiseren zal de verkoop van nieuwe, zuinige en schone personenauto's in Nederland moeten worden gestimuleerd, niet de verkoop van gebruikte, relatief onzuinige en vervuilende auto's.

2. De sector van parallelimporteurs en exporteurs van personenauto's wordt gekenmerkt door enkele grote bedrijven die grote aantallen auto's importeren c.q. exporteren en vele kleine bedrijven die slechts incidenteel een auto importeren of exporten. Het zijn echter de kleinere autohandelaren die een grote belasting uitoefenen op de uitvoeringsinstanties zoals de RDW en de Belastingdienst en op de rechtspraak. Deze bedrijven maken relatief veel gebruik van taxateurs. RAI Vereniging is voorstander van een verdere professionalisering van de sector. RAI Vereniging er dan ook voor dat de BPM bepaling van importauto's alleen nog gebeurt op basis van de forfaitaire afschrijvingstabel of de erkende koerslijsten. BPM bepaling op basis van taxaties zou strenger gereguleerd moeten worden zodat schadetaxaties alleen gebruikt worden in situaties waar ze voor bedoeld zijn. Hierdoor wordt de BPM aangifteprocedure efficiënter, eerlijker en transparanter. Het gebruik maken van de afschrijvingstabel of de koerslijsten zou gestimuleerd moeten worden doordat bedrijven die op deze manier auto's importeren gebruik kunnen maken van de zogenaamde 'Green Lane' procedure. De Green Lane procedure zorgt maakt een meer adequate toewijzing van de beschikbare capaciteit bij de RDW en de Belastingdienst mogelijk waardoor de druk op de toezichthoudende instanties verminderd wordt.
3. RAI Vereniging is er voorstander van dat voor auto's die uit het buitenland geïmporteerd worden het bijtellingspercentage gehanteerd wordt dat geldt op het moment dat de auto voor het eerst in Nederland geregistreerd wordt. Dit is een aanpassing van het huidige systeem waarin het bijtellingspercentage gehanteerd wordt dat gold op het moment dat de auto voor het eerst ergens in de Europese Unie werd geregistreerd.
4. Nederland is volgens RAI Vereniging niet gebaat bij de import van grote aantallen schadeauto's uit het buitenland. Deze auto's leveren geen constructieve bijdrage in het realiseren van een schoner, zuiniger en veiliger wagenpark in Nederland. Dit is een extra argument voor het zo min mogelijk faciliteren van het gebruik van taxatieprocedures voor het bepalen van de BPM bij de import van auto's uit het buitenland

Binnen de Belastingdienst is een veelvoud van mensen belast met de inning van de BPM op parallel geïmporteerde personenauto's in vergelijking met de BPM heffing op nieuwe auto's die via het reguliere importeurskanaal worden ingevoerd. Ter vergelijking: de BPM via nieuwverkoop levert jaarlijks 2 miljard euro op en er worden voor zover bekend geen rechtszaken over de hoogte van de af te dragen BPM gevoerd.

