

Betreft: Brief belastingdienst wijzigingen BPM 2023

Geachte relatie,

Mogelijk heeft u recent een brief van de Belastingdienst ontvangen. Deze brief met bijlagen wijst u op door de belastingdienst eenzijdig doorgevoerde aanpassingen ten aanzien van de toepassing van een taxatierapport bij de import van voertuigen.

Deze wijzigingen zijn uitzonderlijk onzorgvuldig tot stand gekomen en de aangekondigde wijzigingen (beperkingen) zijn ook daardoor onrechtmatig. Toepassing van een taxatierapport kan onmogelijk op deze wijze worden beperkt. De maatregelen lijken onderdeel te zijn van een ontmoedigingsbeleid dat ertoe zou moeten leiden dat u wel drie keer nadenkt over de toepassing van een taxatierapport en om dat voortaan liever ook maar niet meer te doen. Het idee erachter lijkt te zijn dat door ontmoediging aan de poort de er achterliggende afdelingen van de belastingdienst verlicht worden in de uitvoering.

Het taxatierapport is al jaren een doorn in het oog van de belastingdienst. Steeds weer worden de meest ridicule strategieën bedacht om deze vorm van BPM-aangifte aan te pakken. Feitelijk zijn dat allemaal verboden maatregelen die terugvoeren op strijdigheid met onder meer artikel 110 VWEU (fiscale discriminatie) en artikel 34 VWEU (kwantitatieve beperking)

Dit betekent niet dat een taxatierapport zondermeer een sprookje kan zijn. Feit is wel dat dit veelvuldig in de branche wordt omschreven. Dat schaadt alles en iedereen. Maar zelfs dan is er voor de inspecteur maar een mogelijkheid: hij stelt een naheffing op voor de BPM die hij meent te kort komt. Dit is het; geen discriminatie en geen kwantitatieve beperking zoals klip en klaar in de brief wordt uitgelegd.

Probleem bij het naheffen is echter dat dit voor de belastingdienst weinig lucratief is; de naheffing wordt in de meeste gevallen danig verlaagd of geheel vernietigd, de belastingdienst moet de proceskosten betalen en veelal ook een schadevergoeding. De uitvoeringslast staat dus niet in de verhouding. Dat is lastig voor de belastingdienst maar ook niet meer dan dat. De organisatie piept en kraakt aan alle kanten.

Het ontmoedigingsbeleid loopt al jaren en nu, na de zoveelste wijzigingen in de kaderbesluit BPM en de uitvoeringsregeling wet BPM, wordt daarin wederom een stap gezet door wijzigingen groots uit te schrijven en u daarover een imponerende brief te sturen. Ook nodigt de belastingdienst zichzelf bij u uit om u (tot rede te brengen). Ook dat is imponerende, soms zelf dreigend, waarbij niet zelden verbanden worden gelegd met andere fiscale belangen van uw bedrijf. Ons advies is om hier niet verder op in te gaan, en een aanwezigheid van iemand die ter zake deskundig is. En dat is overwegend niet uw taxateur maar de juridisch adviseur met wie u in contact kunt komen via uw taxateur. Bekend mag zijn dat de juristen van Netcar Automotive en Hefna B.V. u in ons geval bijstaan, al dan niet vergezeld van een advocaat.

Ons advies is om dit gesprek NOOIT zonder professionele ondersteuning te voeren. Dat kan ook uw belastingadviseur of accountant zijn, maar een specialist wordt aanbevolen. Wees u ervan bewust dat de belastingdienst met hun eigen (specialisten) komen, Zorg dus voor een wapen gelijkheid Hier is niks mis mee.

U heeft het recht op BPM-aangifte te doen zoals de wet dat toestaan. Laat u door deze imponerende werkwijze door de belastingdienst dus zeker niet ontmoedigen.

Heeft u vragen na deze brief zijn wij altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Timmermans Schade en Expertise

Bijlage 1 van de Brief:

- Op 1 januari 2023 zijn de Co2 grenzen en tarieven van personenauto's aangepast in lijn met de technologische ontwikkelingen. (deze worden in onze systemen ook doorgevoerd).
- De Inspecteur kan bpm-vergunninghouders verplichten de motorrijtuigen die worden ingeschreven, te tonen op een door hem aan te wijzen plaats. Per 1 januari 2023 is verduidelijkt wat in ieder geval onder dit tonen wordt verstaan: het motorrijtuig wordt geplaatst op de door of namens de inspecteur aangewezen opnameplaats met de wielen op de grond, zonder vervuilingen aan het motorrijtuig die een goede opname in de weg kunnen staan, en de sleutel wordt verstrekt om het motorrijtuig mee te ontsluiten en, indien nodig, te kunnen starten/testen. Van belang is dat de inspecteur of de door hem ingeschakelde deskundige in volle omvang toegang heeft tot het motorrijtuig zowel van binnen als van buiten.

Eest mocht een auto op de oprijwagen getoond worden. Het kan nog steeds maar de auto moet verplicht gelost worden zodat de controleur niet op de oprijwagen hoeft te klimmen om zijn of haar werk uit te voeren. Een schone auto is altijd in uw voordeel, zowel tijdens taxatie als controle.

- Voor de BPM is onderscheid tussen nieuw en of gebruikt motorrijtuig van belang. Met minder dan 3.000 Km kan een auto dus ook als gebruikt worden aangemerkt. Het is aan de aangever di te bewijzen. Tot voor 1/1/2023 is daar veel jurisprudentie over te vinden. Het is dan echter aan de aangever in te bewijzen dat de desbetreffende jurisprudentie ook daadwerkelijk van toepassing is op de aangegeven auto. Samengevat is het dus zo dat enkel het feit dat er jurisprudentie is waarin staat dat een auto met B.v 1.526 km als gebruikt wordt aangemerkt niet meer voldoende is om iedere andere auto met 1.526 km ook als gebruikt aan te geven. Ons advies in deze is dan ook om iedere auto die minder dan 3.000 km heeft te taxeren zodat er bewijs is van het gebruik van de auto.

Dit betekent dat als u een auto importeert, niet de registratie maar de km-stand de doorslaggevende waarde is die bepaalt of de auto als nieuw wordt gezien. En als u een auto exporteert doet de km-stand er ineens niet meer toe is de afweging. De afweging wordt puur en alleen gemaakt op basis van de registratiedatum.

Samengevat: als u een auto importeert met minder dan 3.000 km dan mag u de bruto-BPM betalen daar het om een nieuwe auto gaat. En als u de auto later toch besluit te exporteren krijgt u niet de betaalde bruto-VPM terug maar wordt er een afschrijving gerekend omdat de auto niet meer nieuw is. Dan is een auto met minder dan 3.000 km ineens wel gebruikt en maakt het eigenlijk niet uit hoeveel km ermee gereden is.

- Gebruik van een BPM taxatie rapport moet voldoen aan de volgende punten.
 - Moet zijn opgemaakt door een onafhankelijke en erkende taxateur
 - Moet zijn opgemaakt binnen een maand voor het afschrijvingsmoment en
 - Moet voldoen aan de voorwaarden in de bij uitvoeringsregeling BPM
-
- Uiteindelijk is dit niks nieuws, te regels staan op de belastingdienst.nl de zelfde regels als voor 1-1-2023 ook geldig waren.

Tevens staat er te lezen dat een inspecteur u altijd de mogelijkheid moet bieden uw aangifte compleet te maken indien er zaken missen of niet kloppen. Het kan dus niet zo zijn dat er direct naheffingen worden opgelegd. Er zal altijd eerst een verzoek om informatie komen als er iets niet compleet is of niet klopt. Ook dat was voor 1-1-2023 het geval.

- Uitgangspunt 31%, Dit wil zeggen dat er nu gesteld wordt dat een taxatiewaarde eigenlijk nooit onder de eigen inkoopwaarde mag liggen tenzij het toegepaste waardeverminderingpercentages op 31% ligt. Daarbij wordt dan vervolgens gesteld dat: ook al wordt er 31% toegepast, de taxatiewaarde mag nog steeds niet te ver onder de eigen inkoopwaarde liggen.

Wat Timmermans Schade en Taxaties betreft is hier geen ruimte voor discussie: Dit kan eenvoudig niet! De inkoopprijs doet niet ter zake. Verder kan het natuurlijk niet zo zijn dat 1.000 euro aan schade, leidt tot slechts 310 euro aan waardevermindering. Het VMS Insight rapport dat hiervoor het bewijs zou zijn voldoet niet aan welke toepasbare normen dan ook. Het ziet op biedingen gedaan op Total lossen voertuigen die binnen Nederland worden verhandeld. Een voertuigcategorie die niet eens geïmporteerd kan worden tegen werkelijke waarde. In het VMS Insight rapport wordt die nuance ook door VMS zelf gemaakt. De belastingdienst leest daar wat gemakkelijk overheen.

Ons advies in deze om verder te taxeren zoals voor 1-1-2023. De BPM is nog steeds een aangifte belasting, wat betekent dat je aan mag geven wat jezelf juist acht. De Belastingdienst mag daar op haar beurt weer wat van vinden en als ze dat doen heeft u weer het recht het door u aangegeven bedrag te (laten)verdedigen. De discussie 31% vs 100% vervangt dus de aloude discussie 72% vs 100%. U krijgt er enkel mee te maken als u een naheffing wordt opgelegd.

- De onafhankelijke taxateur bepaalt (zonder beïnvloeding door de wetenschap van de aanschafprijs) langs objectieve wijze de taxatiewaarde voor het doel BPM-aangifte. En als de taxateur klaar is, mag u als aangever bewijzen dat hij het juist heeft gedaan. Deze werkwijze is onmogelijk.

- De nieuwe afschrijvingstabel zit net iets anders in elkaar dan de huidige, kort samengevat. Er komt een nieuwe tabel vanaf 1-7-2023. Tot een leeftijd van ongeveer 2 jaar schijft een auto in de nieuwe tabel harder af dan in de jaren erna. Binnen de eerste twee jaar kan tabelaangifte dus eerder in beeld komen dan momenteel (in vergelijking met koerslijst/taxatie). Echter; het lijkt erop dat de tabel, bedacht op de marktsituatie van de afgelopen jaren, inmiddels al weer achterhaald is. De afschrijvingen nemen in de praktijk alweer toe. Dat maakt taxatie blijvende tot de meest zuivere en actuele benadering van de werkelijke waarde. Mits uiteraard gedegen en professioneel uitgevoerd.