> Postbus 151 – 6580 AD MALDEN
Overheid
Ministerie van Financiën
Den Haag

Heumen, 13 april 2025

Betreft: **Zienswijze op internetconsultatie BPM-wijziging**

Onderwerp: Wijziging Wet BPM – zorgen over rechtszekerheid, uitvoerbaarheid en strijd met EU-recht

Inleiding
Onderstaande zienswijze bevat mijn principiële en praktische bezwaren tegen de voorgestelde wijzigingen in de BPM-regelgeving. Mijn zorgen zijn gebaseerd op jarenlange ervaring met BPM-aangiften, taxaties en koerslijsten, alsmede kennis van relevante jurisprudentie en het Europese rechtskader.

Structurele problemen liggen bij uitvoering, niet bij methode Veel van de geschetste knelpunten vloeien niet voort uit de taxatiemethodiek of koerslijsten zelf, maar uit de manier waarop de Belastingdienst ermee omgaat. Zowel bij taxaties als bij koerslijsten wordt sprake van:

- subjectieve beoordelingen en afwijzingen,
- regionale verschillen in acceptatie,
- het ontmoedigen van aangifte via rapportage ("nudging").

Voorbeelden uit de praktijk tonen aan dat correct onderbouwde taxaties pas na bezwaar of beroep worden geaccepteerd, en dat er zelfs deals worden aangeboden bij het afzien van bezwaar. Dit ondermijnt het recht op een eerlijke waardering.

Beïnvloeding van koerslijsten is juridisch en praktisch onaanvaardbaar Hoewel koerslijsten wettelijk zijn toegestaan als waarderingsmethode, probeert de Belastingdienst deze al jaren te diskwalificeren of te sturen via zogeheten 'koerslijstoverleg'. Hierdoor verliezen koerslijsten hun onafhankelijke functie, terwijl zij juist uit de handelspraktijk voortkomen. Pogingen om koerslijsten om te vormen tot een fiscaal gestuurd instrument zijn in strijd met de bedoeling van de wet én met de rechtspraak, waarin koerslijsten als valide bron worden erkend.

De definitie van een referentiemotorrijtuig wijkt af van EU-recht De voorgestelde technische en administratieve eisen voor referentievoertuigen negeren het Europese begrip "gelijksoortigheid". Volgens het Hof van Justitie van de EU (o.a. Gomes Valente, C-387/01) moet ook de waardering van de gemiddelde consument meewegen. De voorgestelde definitie is te strikt en praktisch onuitvoerbaar binnen koerslijsten.

Inkoopprijs als uitgangspunt is ondeugdelijk en fraudegevoelig
De inkoopprijs is geen betrouwbare basis voor BPM-heffing. Voorbeelden:

- bij schenking of bundelkorting vervalt de logica,
- manipulatie van facturen is eenvoudig en komt veelvuldig voor,
- de Belastingdienst pakt malafide partijen niet effectief aan.

Een objectieve inkoopwaarde moet vastgesteld worden door een onafhankelijke taxateur, niet afgeleid worden uit een factuur.

Arbitraire grenzen (zoals 25%) ondermijnen eerlijke waardering
Het opleggen van een grens van 25% voordeel t.o.v. forfaitaire tabellen is juridisch riskant, arbitrair en economisch onrealistisch. Marktwerking, voertuigschade en timing kunnen grote verschillen veroorzaken. Deze grens belemmert gerechtvaardigd gebruik van koerslijsten of facturen.

Verantwoordelijkheid belastingplichtige voor vakinhoudelijke taxatie onjuist
Het persoonlijk laten ondertekenen van verklaringen dat een lagere taxatiewaarde terecht is, miskent de rol van de onafhankelijke taxateur. Een belastingplichtige kan en mag die inhoudelijk niet beoordelen. Deze maatregel is juridisch kwetsbaar en leidt tot ontmoediging van gerechtvaardigde aangiften.

Herziening van het systeem is dringend nodig
De huidige BPM-systematiek is complex, juridisch instabiel en in de praktijk conflictgevoelig. Een fundamentele herziening is nodig. Denk aan het Belgische model (inschrijvingstaks) of het Duitse model (geen BPM, alleen btw). Deze alternatieven zijn eenvoudiger, beter uitvoerbaar en minder vatbaar voor juridische geschillen.

Slotopmerking
De optelsom van deze voorstellen getuigt van wantrouwen richting belastingplichtigen en marktpartijen. Ze ondermijnen bestaande rechtszekerheid en drijven het aantal geschillen op. Indien doorgevoerd, zullen veel van deze maatregelen vroeg of laat stranden bij de rechter of het Europese Hof. Ik roep daarom op tot fundamentele heroverweging van het voorgestelde beleid.

Ik ben graag bereid tot nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Bolsenbroek & Partners B.V.

Frank Th.M. Bolsenbroek (dga)

Gerechtelijk en notarieel beëdigd makelaar
VRT/RETM Registertaxateur en -expert motorvoertuigen
LRGD Gerechtsdeskundige motorvoertuigen

Bijlage: uitgewerkte beantwoordingen van de consultatie

1. Herkent u de geschetste knelpunten bij het gebruik van koerslijsten en taxatierapporten? Waarom wel / niet? En zo ja, kunt u voorbeelden geven?
Ja, ik herken de geschetste knelpunten, zij het met een belangrijke kanttekening: veel van de knelpunten vloeien niet voort uit de taxatiemethodiek zelf, maar uit de wijze waarop de Belastingdienst ermee omgaat.
Bij taxatierapporten doen zich knelpunten voor die in hoge mate het gevolg zijn van:
- Subjectieve beoordeling door de Belastingdienst over de mate van schade of waardevermindering;
- Inconsistenties in acceptatie: waar het ene kantoor een rapport accepteert, wijst een ander het onder vrijwel identieke omstandigheden af;
- Drukmiddelen richting belastingplichtigen om af te zien van rapportage, zoals het voorstel van lagere boetes of snellere afhandeling in ruil voor het niet gebruiken van taxatie (zogenaamde "nudging").

Voorbeelden uit de praktijk:
- Import van een jonge schadeauto waarbij de koerslijst een waarde van € 28.000 aangaf. Na objectieve schadecalculatie bleek de werkelijke handelswaarde slechts € 22.000. De Belastingdienst accepteerde het rapport pas na bezwaar, hoewel het schadeherstel aantoonbaar nodig was en de waardevermindering duidelijk onderbouwd was.

- Een voertuig met gebruiksschade (geen ongeval) werd via taxatie op € 6.500 gewaardeerd, terwijl de koerslijst € 8.250 aangaf. De inspecteur vond dat 'gebruiksschade niet voldoende objectief zichtbaar' was, terwijl de taxateur dit met 40 foto's, een proefrit en werkplaatsrapport onderbouwde. Pas na beroep werd de lagere waarde geaccepteerd.

- Een recente zaak waarbij 73 BPM-aangiften met taxatierapporten collectief verworpen zijn, zonder inhoudelijke beoordeling per dossier. De Belastingdienst bood de importeur een ‘deal’ aan: als men afzag van bezwaar en rapporten, zou de boete worden verlaagd. Dit illustreert een structureel knelpunt, namelijk het ontmoedigen van een legitiem recht op individuele waardebepaling.

De knelpunten rond het gebruik van koerslijsten bij BPM-aangiften vloeien niet zozeer voort uit de koerslijsten zelf, maar uit de manier waarop de Belastingdienst hiermee omgaat. Hoewel het gebruik van koerslijsten wettelijk is toegestaan en gebaseerd is op de toepassing van een algemeen gangbare koerslijst uit de Nederlandse handelspraktijk, ondervindt deze methode structurele tegenwerking van de Belastingdienst.

De Belastingdienst heeft, sinds jaar en dag en onder invloed van bepaalde regiokantoren, geprobeerd koerslijsten te diskwalificeren met het argument dat deze te lage waarden zouden hanteren of niet gebaseerd zouden zijn op werkelijke transacties. Via zogenaamd ‘koerslijstoverleg’ wordt actief druk uitgeoefend op koerslijstbedrijven om hun waarderingssystemen aan te passen aan de wensen van de fiscus. Deze beïnvloeding is onwenselijk en ondermijnt de onafhankelijke functie van koerslijsten.

Essentieel is dat koerslijsten in de praktijk van de handel zijn ontwikkeld als richtlijn en hulpmiddel bij transacties. Ze zijn nooit ontworpen als specifiek instrument voor belastingheffing. Dat gebruik is er pas later aan toegekend. De Belastingdienst probeert echter koerslijsten te sturen, terwijl de wetgever expliciet verwijst naar "een algemeen toegepaste koerslijst uit de handelspraktijk" – niet naar een fiscaal aangepast model.

Daar komt bij dat de rechtspraak doorgaans niet meegaat in het standpunt van de Belastingdienst. Gerechten erkennen dat koerslijsten, mits objectief en gangbaar in de handel, een valide basis vormen

voor waardering. Pogingen van de Belastingdienst om koerslijsten op formele of inhoudelijke gronden buiten toepassing te verklaren, worden zelden door rechters gevolgd. Dit bevestigt dat de koerslijsten op zichzelf geen probleem vormen, maar dat de feitelijke knelpunten ontstaan door de fiscale sturing en beïnvloeding die daarbovenop worden gelegd.

De combinatie van deze beïnvloeding en de afnemende acceptatie van taxaties ondermijnt het systeem van eerlijke waardering, verstoort de markt en staat op gespannen voet met het Unierechtelijke uitgangspunt van non-discriminatie zoals vastgelegd in artikel 110 VWEU.
2500 variant:

Ja, ik herken de geschetste knelpunten, maar veel ervan vloeien niet voort uit de taxatiemethodiek zelf, maar uit de manier waarop de Belastingdienst ermee omgaat.
Bij taxatierapporten doen zich knelpunten voor door: – subjectieve beoordeling van schade en waardevermindering; – verschillen in acceptatie per kantoor bij vergelijkbare gevallen; – druk op belastingplichtigen om af te zien van taxatie ("nudging"), zoals het aanbieden van boetevermindering bij het niet indienen van rapporten.
Voorbeelden: – Een schadeauto met koerswaarde €28.000 werd na objectieve schadecalculatie op €22.000 gewaardeerd. De Belastingdienst accepteerde dit pas na bezwaar. – Een voertuig met gebruiksschade werd getaxeerd op €6.500 i.p.v. €8.250. De inspecteur vond de schade onvoldoende objectief zichtbaar, ondanks uitgebreide onderbouwing. Pas na beroep werd de waarde geaccepteerd. – In een recente zaak werden 73 BPM-aangiften met taxatierapporten collectief verworpen. De Belastingdienst bood een 'deal' aan: geen bezwaar, dan minder boete. Dit ontmoedigt legitiem gebruik van taxatie.
Ook het gebruik van koerslijsten wordt bemoeilijkt door de Belastingdienst. Hoewel wettelijk toegestaan en bedoeld als hulpmiddel uit de handelspraktijk, worden koerslijsten structureel onder druk gezet. Al jarenlang wordt geprobeerd deze in diskrediet te brengen, met het argument dat de waarden te laag zouden zijn of niet op werkelijke transacties gebaseerd.
Via zogenaamd 'koerslijstoverleg' wordt invloed uitgeoefend op koerslijstbedrijven om systemen aan te passen aan fiscale wensen. Dit ondermijnt de onafhankelijkheid van koerslijsten en staat haaks op de bedoeling van de wet: het gebruik van algemeen toegepaste marktinstrumenten, niet van fiscaal gestuurde modellen.
De rechtspraak volgt de Belastingdienst hier doorgaans niet in. Rechters erkennen dat objectieve, gangbare koerslijsten een valide waarderingsmethode vormen. De echte knelpunten ontstaan door fiscale sturing en ondermijning van bestaande, juridisch verankerde methodes.

2. Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen om koerslijsten transparanter te maken? Draagt dit volgens u bij aan een eerlijke en controleerbare bpm-aangifte?
De voorgestelde maatregelen lijken op het eerste gezicht gericht op transparantie, maar in de praktijk dreigen zij de oorspronkelijke bedoeling en functie van koerslijsten juist te ondergraven. Koerslijsten zijn in oorsprong ontwikkeld als praktisch hulpmiddel binnen de autohandel, bedoeld als richtlijn voor de bepaling van inruil- en verkoopwaarden van gebruikte voertuigen. Ze zijn nooit ontworpen of bedoeld om belastingaangiften te onderbouwen, laat staan als sluitstuk voor BPM-heffing.

Het wettelijk kader voor BPM biedt de mogelijkheid om een algemeen in de handel toegepaste koerslijst te gebruiken als uitgangspunt voor waardebepaling. Dit impliceert dat koerslijsten een afspiegeling moeten zijn van handelspraktijken – niet van door de Belastingdienst opgelegde modellen. Pogingen om koerslijsten via fiscale regelgeving 'transparanter' te maken, monden in de praktijk uit in vergaande fiscale beïnvloeding van koerslijstbedrijven, waarbij systemen en waarderingen worden aangepast aan wensen van de Belastingdienst in plaats van aan de realiteit van de markt.

Deze praktijk, die al langer gaande is via het zogenaamde 'koerslijstoverleg', heeft geleid tot een uitholling van de onafhankelijkheid van koerslijsten. De Belastingdienst tracht koerslijsten structureel te sturen, onder het mom van transparantie, terwijl de onderliggende bedoeling van de regeling juist was om een objectief marktinstrument te benutten.

Daarbij komt dat de rechtspraak in BPM-zaken zelden meegaat in de fiscale kritiek op koerslijsten. Rechters accepteren koerslijsten doorgaans als voldoende objectieve waarderingsmethode, zolang ze zijn gebaseerd op gangbare handelspraktijk. De juridische basis voor het wantrouwen van de Belastingdienst is dus zwak.

Kortom: transparantie is op zichzelf een waardevol streven, maar mag niet misbruikt worden als instrument om koerslijsten te onderwerpen aan fiscale wensen. Als de Belastingdienst koerslijsten mede vormgeeft, verliest het systeem zijn objectieve toetssteen en ontstaat een ongelijk speelveld voor belastingplichtigen. Dat draagt niet bij aan eerlijke en controleerbare BPM-aangiften – integendeel, het ondermijnt het vertrouwen in het hele aangifteproces.

3. 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?

De voorgestelde definitie van een referentiemotorrijtuig – die verregaande technische en administratieve vereisten stelt (merk, model, bouwjaar, type transmissie, brandstof, CO_2-uitstoot, vermogen, leeftijd en kilometerstand) – wijkt af van de juridisch juiste uitleg van het begrip "gelijksoortigheid" zoals gehanteerd in het Unierecht.

Volgens vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU (o.a. in zaak C-387/01, Gomes Valente) moet bij het beoordelen van gelijksoortigheid tussen een ingevoerd voertuig en een referentievoertuig niet alleen worden gekeken naar objectieve kenmerken zoals technische specificaties en economische waarde, maar ook naar hoe deze voertuigen worden beschouwd door de gemiddelde consument.

Het Hof stelt dat voertuigen gelijksoortig zijn "wanneer zij zich in een vergelijkbare situatie bevinden, met name in de ogen van de consument, en onderling kunnen worden vervangen of concurreren op de markt."

Dit consumentenperspectief betekent dat voertuigen die functioneel en qua positionering op de markt overeenkomen – zelfs als zij enkele technische verschillen vertonen – nog steeds als "gelijksoortig" moeten worden beschouwd voor de toepassing van artikel 110 VWEU.

De Nederlandse definitie van een referentiemotorrijtuig sluit dit perspectief volledig uit. Zij verengt de gelijksoortigheid tot een uitputtende technische opsomming, en introduceert bovendien een arbitraire tijdsbeperking ("verhandeld uiterlijk zes maanden vóór het afschrijvingsmoment"). Beide elementen maken de regeling praktisch onwerkbaar, zeker binnen koerslijsten die marktgemiddelden hanteren en niet zijn afgestemd op individuele voertuigen.

Bovendien staat deze benadering op gespannen voet met het Unierecht. De EU-wetgeving verlangt dat het nationale recht zodanig wordt toegepast dat een ingevoerd voertuig nooit zwaarder wordt belast dan een binnenlands voertuig in een vergelijkbare situatie – en die situatie wordt mede bepaald door hoe consumenten voertuigen zien en waarderen.

Dat Nederland wederom wetgeving introduceert die strijdig is met de EU-normen is geen unicum. In het verleden zijn diverse Nederlandse BPM-regelingen vernietigd of aangepast na prejudiciële procedures. Het terugkerende patroon is dat Nederland bewust afwijkt van Europese uitgangspunten, vermoedelijk omdat het jaren kan duren voordat correctie via het Hof van Justitie plaatsvindt. Die tijd wordt benut om fiscaal voordeel te behalen, ten koste van rechtszekerheid en EU-rechtsbescherming van burgers.

Kortom: deze definitie van een referentiemotorrijtuig is onvoldoende werkbaar de koerslijst- en taxatie methodiek voor bpm-aangifte, juridisch onjuist, en negeert zowel de economische realiteit als de beleving van de consument, zoals vereist onder artikel 110 VWEU. De kans is reëel dat de regeling bij implementatie opnieuw tot juridische procedures zal leiden met onvermijdelijke correcties achteraf.

4. 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?
De voorgestelde eisen aan koerslijsten (maar die zouden dan toch ook voor taxatierapporten gelden?)– zoals het verplicht opnemen van minimaal vijf referentievoertuigen en het transparant maken van elke correctie – voeren véél te ver en dreigen de kern van het recht op een eerlijke BPM-aangifte te ondermijnen.

Koerslijsten zijn oorspronkelijk ontwikkeld als praktisch handelsinstrument, niet als een juridisch of fiscaal verantwoordingsmechanisme met bewijsvoorschriften. Het opleggen van zwaardere eisen dan waartoe de handel zelf komt, druist in tegen het uitgangspunt dat koerslijsten mogen worden gebruikt zoals die in de praktijk worden toegepast in Nederland.

Bovendien is het verplichte aantal van vijf referentievoertuigen arbitrair en praktisch vaak onmogelijk, zeker bij minder courante of nieuwere modellen. Dit leidt tot uitsluiting van werkbare koersgegevens en dwingt belastingplichtigen tot duurdere of alternatieve methoden. Zo wordt het gebruik van de koerslijstmethode feitelijk onmogelijk gemaakt — in strijd met het wettelijke systeem.

In plaats van transparantie en rechtszekerheid te bevorderen, vergroot deze maatregel het risico op willekeur, rechtsongelijkheid en procedures. Deze eisen zijn dus niet uitvoerbaar in de praktijk en beknotten het fundamentele recht op het gebruiken van een gangbare en toegestane waarderingsmethode bij de BPM-aangifte.

5. 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?

De vraagstelling getuigt van een fundamenteel misverstand over de functie van koerslijsten. Een koerslijst is geen waarderingssysteem op basis van concrete transacties, maar een indicatief hulpmiddel voor marktpartijen bij het bepalen van handelsprijzen, zoals inkoop-, verkoop-, inruil- of handelswaarden. Het is dus onjuist en zelfs omgekeerd redeneren om de inkoopprijs als uitgangspunt te nemen binnen de koerslijstmethode. Daar is de koerslijst nooit voor bedoeld, noch geschikt.

De vraag lijkt eerder te doelen op het gebruik van de inkoopfactuur als onderbouwing van de BPM-aangifte. Maar juist deze methode is uiterst fraudegevoelig. In de praktijk is bekend dat bepaalde partijen – waaronder malafide taxatieclubs uit de regio Drechtsteden – al jarenlang gemanipuleerde inkoopfacturen produceren, vaak via WhatsApp, zonder enige feitelijke onderbouwing. Dit fenomeen is bij handhavers bekend, maar wordt nauwelijks effectief aangepakt.

Het is ironisch dat de focus in het wetsvoorstel lijkt te liggen op het beperken van goed onderbouwde taxaties en koerslijstmethode, terwijl de werkelijk frauduleuze praktijken – met gemanipuleerde facturen – grotendeels ongemoeid blijven. Een inkoopfactuur is veel kwetsbaarder voor manipulatie dan een gedocumenteerd taxatierapport of een koerslijsttoepassing.

Kortom: het idee om koerslijsten te gebruiken als vertrekpunt voor inkoopprijzen is inhoudelijk onjuist. Als men werkelijk transparantie en betrouwbaarheid nastreeft, dan moet men optreden tegen de écht misbruikgevoelige methoden – en niet de bestaande, controleerbare systemen verder onder druk zetten.

6. 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?

De voorgestelde definitie van "inkoopprijs" is onwerkbaar, oncontroleerbaar en in strijd met het doel van een objectieve en eerlijke waardebepaling. De inkoopprijs kán er eenvoudigweg niet toe doen in de context van BPM-heffing. Wat als een voertuig is verkregen zonder betaling (bijvoorbeeld als schenking of bedrijfsactief)? Is er dan geen BPM verschuldigd? En waarom zou een particulier die één auto koopt voor een relatief hoge prijs méér BPM moeten betalen dan een handelaar die tien auto's koopt met een lagere stuksprijs? Dit zou een willekeurige en dus juridisch onhoudbare heffing opleveren.
Een werkelijk objectieve basis voor waardebepaling ligt niet in een subjectieve factuurprijs, maar in een inkoopwaarde die wordt vastgesteld door een onafhankelijk, erkend en bonafide taxateur. Die waarde houdt rekening met technische staat, marktpositie, schade, handelswaarde, en relevante Europese én nationale regelgeving, inclusief jurisprudentie (zoals Gomes Valente, C-387/01 en X/Staatssecretaris, C-437/19).
De voorgestelde correcties (vermindering met buitenlandse belastingen, vermeerdering met BPM, btw en invoerkosten) maken de methode nóg onduidelijker en fraudegevoeliger. Een inkoopfactuur zegt immers niets over de feitelijke economische waarde. In de praktijk bestaan er al jarenlang malafide constructies waarbij “inkoopverklaringen” worden aangepast aan de gewenste BPM-uitkomst – vaak volledig buiten zicht van enige controle. De Belastingdienst is hiervan op de hoogte, maar effectieve handhaving blijft uit.
Het risico op structureel misbruik is zeer groot, juist omdat facturen eenvoudig zijn te manipuleren. Er zijn partijen in Nederland die via WhatsApp complete BPM-dossiers leveren op basis van fictieve inkoopwaarden. Tegelijk worden transparante en controleerbare waarderingsmethoden zoals objectieve taxaties en koerslijsten juist onder druk gezet.
Kortom: de inkoopprijs is géén betrouwbaar uitgangspunt voor BPM-heffing. Als men streeft naar eerlijkheid en rechtszekerheid, dan moet worden gekozen voor controleerbare waarderingsmethoden

gebaseerd op objectieve marktwaarde – en vastgesteld door gecertificeerde, onafhankelijke deskundigen.

7. 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?
Deze maatregel getuigt van een fundamenteel verkeerde benadering van de functie en toepassing van koerslijsten. Het koppelen van een harde grens (zoals een maximaal toegestaan BPM-voordeel van 25% t.o.v. de forfaitaire tabel) aan het gebruik van een inkoopprijs is niet alleen arbitrair, maar ook juridisch onhoudbaar. Het miskent bovendien de aard en het doel van koerslijsten en verstoort het systeem van objectieve waardebepaling.

Koerslijsten zijn nooit bedoeld als controle-instrument of afgeleide van een BPM-berekening. Ze dienen als richtlijn binnen de handel voor het inschatten van verkoop-, inruil- of handelswaarde, en worden breed toegepast door professionele marktpartijen. Ze zijn niet ontwikkeld voor – en dus ook niet geschikt als – toetsingsinstrument voor vermeend belastingvoordeel of misbruik.

Dat de Belastingdienst koerslijsten nu lijkt te willen omvormen tot een verlengstuk van de forfaitaire BPM-tabellen is zorgwekkend. Juist dat is in strijd met wat het Europese Hof van Justitie heeft bepaald in onder meer Gomes Valente (C-387/01): een forfaitair systeem mag géén hogere belastingdruk opleveren dan wat vergelijkbare binnenlandse voertuigen ondervinden. Als dat risico zich voordoet, móet een alternatieve waarderingsmethode mogelijk zijn. Het opleggen van een grens van 25% als 'plafond' voor een afwijking ondermijnt die mogelijkheid en reduceert koerslijsten tot een controlemechanisme – wat nooit de bedoeling was.

Daarnaast is het volstrekt onlogisch om te veronderstellen dat een verschil groter dan 25% per definitie op een onjuiste inkoopprijs of voertuigprobleem duidt. Marktwerking, schade, kilometerstand, uitrusting en timing kunnen dit verschil eenvoudig verklaren. Het is dus niet alleen juridisch zwak, maar ook economisch onzinnig om hier een uniforme grens aan te koppelen.

Kortom: deze maatregel is inhoudelijk onjuist, juridisch riskant en leidt tot verdere uitholling van de koerslijst als objectief marktinstrument. Wie écht misbruik wil tegengaan, moet handhaven op fraude – niet de correcte toepassing van marktconforme methoden ontmoedigen.

8. 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?
Deze maatregel is buitenproportioneel en juridisch uiterst kwetsbaar. Het uitgangspunt dat een taxatiewaarde niet lager mag zijn dan de inkoopprijs – tenzij de belastingplichtige dit nader "aannemelijk maakt" – is een fundamentele inbreuk op het beginsel van objectieve waardebepaling. Het ondergraaft het hele idee van een onafhankelijke, deskundige taxatie en verplaatst het primaat van beoordeling feitelijk naar de Belastingdienst.

Een taxatierapport wordt opgesteld door een onafhankelijk, objectief en gecertificeerd taxateur, die zijn oordeel baseert op de staat van het voertuig, marktontwikkelingen en relevante Europese en nationale wetgeving. Deze waarde is per definitie losgekoppeld van de inkoopprijs, die sterk kan variëren door omstandigheden als onderhandelingen, bundelkorting, schade, aankooplocatie of bijvoorbeeld

familiebanden. Een lagere taxatiewaarde betekent niet dat er sprake is van misbruik – het betekent vaak dat het voertuig minder waard is dan waarvoor het is gekocht.

De veronderstelling dat de inkoopprijs een ondergrens zou moeten vormen is dan ook onhoudbaar. Ze verlegt de bewijslast naar de belastingplichtige, zelfs wanneer een objectieve taxatie aantoont dat het voertuig minder waard is. Daarmee wordt het bewust moeilijker gemaakt om van het wettelijk toegestane recht op taxatie gebruik te maken, wat juridisch neigt naar machtsmisbruik en ontmoediging van rechtsbescherming.

De maatregel is bovendien niet uitvoerbaar: in de praktijk zal dit leiden tot toenemende geschillen, bezwaren en beroepen. Daarmee wordt niet alleen de belastingplichtige belast, maar ook de Rechtspraak – iets wat kennelijk wordt onderschat.

Kortom: deze regeling is niet eerlijk, niet werkbaar en niet verenigbaar met het recht op objectieve, onafhankelijke waardering. In plaats van het stelsel te verbeteren, maakt dit voorstel het systeem ondoorzichtiger en juridisch instabiel.

9. 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?
Dit voorstel is buiten proportie en tast een essentieel principe van het fiscale stelsel aan: dat een onafhankelijke taxateur op objectieve gronden een waarde mag vaststellen. Natuurlijk is de belastingplichtige verantwoordelijk voor zijn aangifte – dat is altijd zo geweest – maar het persoonlijk laten ondertekenen van een verklaring dat een lagere taxatiewaarde “verantwoord” is, legt de bewijslast op een onredelijke manier volledig bij de aangever, en ondermijnt het gezag van de objectieve taxateur.

Een professionele taxateur verricht zijn werk op basis van ervaring, marktanalyse, voertuigtoestand en wettelijke kaders. Die expertise is niet op voorhand door de aangever te controleren of te beïnvloeden. De gedachte dat een belastingplichtige zich via een persoonlijke ondertekening verantwoordelijk zou moeten stellen voor een lager getaxeerde waarde – die hij zelf niet mag bepalen – is niet alleen onlogisch, maar ook juridisch discutabel.

Het probleem van malafide taxatiepraktijken wordt hiermee niet opgelost. Dat vraagt om gerichte controle en professionele fiscale en juridische kennis binnen de Belastingdienst, niet om administratieve verdachtmakingen van iedere belastingplichtige die een legitiem beroep doet op een lager getaxeerde waarde. Dat laatste leidt tot ontmoediging van rechtmatig gebruik van taxaties, en staat haaks op de arresten van het Hof van Justitie (o.a. Gomes Valente, C-387/01), waarin het recht op alternatieve waardering expliciet is erkend.

Taxatie is per definitie vatbaar voor interpretatie: verschillende taxateurs kunnen op basis van dezelfde gegevens tot een andere waardering komen. Dat is inherent aan het vak en niet op te lossen door de verantwoordelijkheid eenzijdig bij de belastingplichtige te leggen. Sterker nog: dit voorstel maakt de belastingplichtige medeverantwoordelijk voor een vaktechnische beoordeling die hij niet mag uitvoeren.

Als men misbruik écht wil aanpakken, dan moeten malafide praktijken gericht worden opgespoord en bestraft – niet het belastingrecht voor álle eerlijke burgers worden aangescherpt.

10. Heeft u suggesties voor alternatieve oplossingen, verbeteringen of verduidelijkingen?

De BPM in haar huidige vorm is over haar houdbaarheidsdatum heen. Wat ooit bedoeld was als een transparante belasting op basis van objectieve waardebepaling, is in de praktijk verworden tot een complex, bureaucratisch en steeds moeilijker uitvoerbaar systeem. De Belastingdienst past voortdurend aanpassingen en beperkingen toe die niet zijn ingegeven door wetstechnische of economische rationaliteit, maar eerder lijken voort te komen uit frustratie over het feit dat belastingplichtigen gebruikmaken van hun wettelijke rechten – met name waar het gaat om taxaties en koerslijsttoepassingen.
Deze bemoeienis heeft het karakter gekregen van een drammerige overheid die zich niet neerlegt bij juridische kaders, maar in plaats daarvan blijft zoeken naar manieren om via regelgeving, beleidsdruk en procedurele hindernissen het gebruik van legitieme waarderingsmethoden te ontmoedigen. Daarmee ondermijnt de Belastingdienst niet alleen het rechtsgevoel, maar ook het draagvlak onder bonafide marktpartijen en burgers.
Het is tijd om het systeem fundamenteel te herzien. De BPM – in de huidige vorm gebaseerd op afschrijving, historische waarden en interpretabele waardebepaling – veroorzaakt structureel frictie tussen overheid en burger. Er zijn alternatieven: het Belgische systeem werkt met een eenmalige inschrijvingstaks, eenvoudig en voorspelbaar. Duitsland kent geen BPM; daar wordt btw geheven bij aankoop, ongeacht import of binnenlands vervoer. Beide modellen zijn eenvoudiger, beter uitvoerbaar en rechtsstatelijk minder kwetsbaar.
Als rechtszekerheid, uitvoerbaarheid en eerlijkheid werkelijk doelstellingen zijn, dan is het loslaten van het huidige BPM-stelsel en het ontwikkelen van een transparanter, moderner model – eventueel in Europese afstemming – de enige toekomstbestendige route.