

Consultatiereactie ROTA Register Taxateurs – Wijziging Wet/Uitvoeringsregeling BPM 1992 (koerslijsten en taxaties)

1. Knelpunten bij koerslijsten en taxaties

De huidige BPM-heffing bij ingevoerde gebruikte voertuigen kent enkele knelpunten. Artikel 110 Verdrag betreffende de Werking van de EU (VWEU) vereist fiscale neutraliteit: geen enkel ingevoerd voertuig mag méér BPM-belasting bevatten dan de rest-BPM in een vergelijkbaar reeds in Nederland geregistreerd voertuig. Het **neutraliteitsbeginsel** houdt in dat de afschrijving van het voertuig volledig tot uiting moet kunnen komen in de te betalen BPM. Het Hof van Justitie EU (HvJ EU) heeft herhaaldelijk bevestigd dat een waarderingsmethode of tabel zó moet zijn ingericht dat **in geen enkel geval** de BPM op een importvoertuig hoger uitvalt dan op een vergelijkbaar binnenlands voertuig – zelfs niet in uitzonderingsgevallen. Dit is een strenge maatstaf: iedere systematiek die ook maar in enkele gevallen tot overbelasting leidt, schendt artikel 110 VWEU.

Tegelijk bestaat spanning tussen de eenvoud/handhaafbaarheid voor de Belastingdienst enerzijds en het recht van de importeur om een lagere waarde aan te voeren anderzijds. Eerdere generieke beperkingen hebben tot procedures geleid. Zo gold jarenlang de **72%-regeling**: een afschrijving werd begrensd tot maximaal 72%. De Rechtbank Gelderland oordeelde in 2016 dat deze 72%-grens alleen toelaatbaar was omdat het **geen absoluut plafond** betrof, maar slechts een bewijsvermoeden de belastingplichtige kon bij voldoende onderbouwing méér afschrijving verkrijgen. Een starre limiet zonder tegenbewijs zou immers strijdig zijn met artikel 110 VWEU. In die zaak maakte de importeur zelfs 100% waardevermindering aannemelijk, wat werd gehonoreerd. Het fundamentele knelpunt is dat **geen vaste tabel of koerslijst alle individuele situaties dekt**: er zullen altijd voertuigen zijn met afwijkende kenmerken (schadehistorie, extreem hoge km-stand, zeldzaam model) waarvoor de standaardwaarden te hoog uitvallen. Daarom hebben het HvJ EU en de Hoge Raad bepaald dat een belastingplichtige recht heeft op een alternatieve waarderingsmethode als de forfaitaire methode (de tabel) tot een hogere BPM zou leiden dan bij gelijksoortige binnenlandse occasions. Met andere woorden: de systematiek moet voldoende flexibel zijn om in *alle* gevallen de werkelijke (lagere) handelswaarde te kunnen gebruiken, zodat overbelasting van importauto's wordt voorkomen.

2. Verhoogde transparantie-eisen voor koerslijsten

Het voorstel introduceert extra transparantie-eisen voor de koerslijstmethode. Dit is in beginsel positief te waarderen in het licht van het neutraliteitsbeginsel. Het HvJ EU heeft aangegeven dat een forfaitaire afschrijvingsmethode slechts EU-conform is indien deze objectief, voldoende nauwkeurig en openbaar controleerbaar is. Meer transparantie – bijvoorbeeld inzicht geven in de data, transacties en correcties die aan de koerslijst ten grondslag liggen – bevordert dat de uitkomsten controleerbaar en betwistbaar zijn. Zo kan zowel de belastingplichtige als de inspecteur toetsen of

de koerslijst de werkelijke waardedaling goed benadert. Het moet bijvoorbeeld duidelijk zijn hoe factoren als kilometerstand, bouwjaar, accessoires en eventuele schade in de koerslijstprijs zijn verdisconteerd.

Deze transparantie sluit aan bij jurisprudentie die eist dat de waarderingsmethode **openstaat voor betwisting** door de importeur. Als de standaardwaarde te hoog lijkt, moet de belastingplichtige aan de hand van transparante gegevens kunnen aantonen dat correctie nodig is. De voorgestelde criteria (inzage in gebruikte markttransacties, toegepaste correcties, referentievoertuigen, etc.) dragen bij aan een eerlijker systeem **mits** ze niet zó stringent worden dat gebruik van koerslijsten onredelijk wordt bemoeilijkt. Samengevat: *transparantieverplichtingen versterken de legaliteit van koerslijsten*, zolang in bijzondere gevallen maar ruimte blijft voor individuele afwijking ten gunste van de werkelijke waarde.

3. Definitie en vereisten van het referentiemotorrijtuig

Voorgesteld wordt een strakke definitie van “referentiemotorrijtuig” (het vergelijkingsvoertuig waarop de waardebepaling is gebaseerd). Een duidelijke definitie kan uniformiteit bevorderen, maar een té enge invulling schept juridische zorgen. Volgens het HvJ EU dienen als vergelijkbare binnenlandse producten die voertuigen te worden beschouwd *“waarvan de kenmerken het dichtst aanleunen bij die van het betrokken [ingevoerde] voertuig”*. Dit impliceert dat voor ieder importvoertuig *enig* referentiemodel gevonden moet kunnen worden desnoods van een ander, enigszins vergelijkbaar merk of model zolang de essentiële kenmerken (bouwjaar, voertuigcategorie, motorisatie, algemene staat van onderhoud, kilometerstand, etc.) overeenkomen.

Een al te rigide definitie bijvoorbeeld eisen dat het referentievoertuig exact hetzelfde model en uitvoering betreft, én verkocht binnen een zeer korte periode kan ertoe leiden dat voor sommige bijzondere importauto's *helemaal geen* referentiemotorrijtuig beschikbaar is. Denk aan een ingevoerde auto met zeldzame specificaties of een uniek schadeverleden: als de definitie vereist dat een identieke auto recent in Nederland is verhandeld, blijft zo'n voertuig zonder vergelijkingspunt. Juist dergelijke voertuigen kennen vaak een afwijkende (forsere) waardedaling. Het ontbreken van een passend referentievoertuig wringt met art. 110 VWEU, omdat dan het risico ontstaat dat de BPM wordt berekend over een waarde die hoger ligt dan de marktwaarde. Het HvJ EU heeft expliciet geoordeeld dat steeds uitgegaan moet worden van het laagste BPM-restbedrag in een gelijksoortig reeds geregistreerd voertuig. Indien de definitie van referentiemotorrijtuig zo strikt is dat zij in bepaalde gevallen geen “dichtstbijzijnde” vergelijkingsvoertuig toelaat, werkt dat discriminatoir uit ten nadele van importauto's. De definitie moet dus voldoende **flexibel** blijven zodat voor ieder ingevoerd voertuig een vergelijkbare binnenlandse evenknie kan worden aangewezen (desnoods in een iets breder segment of ruimer tijdsbestek), om de rest-BPM correct te bepalen. Een te beperkte definitie is juridisch kwetsbaar en naar verwachting in strijd met de Europese en nationale jurisprudentie ter zake.

4. Eis van minimaal vijf referentievoertuigen

Volgens het voorstel mag een koerslijstberekening alleen plaatsvinden indien ten minste **vijf referentievoertuigen** beschikbaar zijn die op het voertuig lijken. Dit is bedoeld om de waardering te baseren op een breder marktbeeld en incidentele afwijkingen uit te middelen. Hoewel meerdere referenties de betrouwbaarheid kunnen vergroten, is een harde eis van *minimaal vijf* in de praktijk problematisch. Voor gangbare volumemodellen zal het meestal haalbaar zijn om vijf recente transactieprizen of inkoopwaarden te vinden. Echter, voor minder courante voertuigen bijvoorbeeld schadeauto's, auto's met extreem hoge km-standen, of niche modellen is het binnen de gestelde periode (zes maanden) vaak nagenoeg onmogelijk om vijf goed vergelijkbare referenties te verzamelen.

Wanneer de eis van vijf strikt wordt gehandhaafd, bestaat het risico dat voor bepaalde importauto's de koerslijstmethode simpelweg **niet meer beschikbaar is** (bij gebrek aan voldoende referentiedata). De importeur zou dan moeten terugvallen op de forfaitaire afschrijvingstabel, die in zulke atypische gevallen vrijwel zeker een te hoge waarde oplevert. Het gevolg is dat de BPM-heffing *hoger* wordt dan de BPM die besloten ligt in schaarse maar vergelijkbare binnenlandse voertuigen een resultaat dat op grond van artikel 110 VWEU niet is toegestaan. Het HvJ EU heeft immers benadrukt dat zelfs een klein aantal gevallen van overbelasting voldoende is om een systeem in strijd met art. 110 te achten.

De voorgestelde minimeis van vijf referenties zou importeurs van ongebruikelijke voertuigen benadelen en **de facto een hinderpaal** opwerpen voor het vrije verkeer van gebruikte voertuigen binnen de EU. Om dit te voorkomen is een pragmatischer benadering nodig. Denkbaar is een *escape-clausule*: zodra aantoonbaar is dat vijf vergelijkingsvoertuigen niet voorhanden zijn, mag worden volstaan met minder referenties of moet een individuele taxatie uitkomst bieden. Zonder zo'n vangnet dreigt de maatregel in strijd te komen met het discriminatieverbod van art. 110 VWEU, en leidt hij tot een ontoelaatbare beperking van de import van bepaalde tweedehands voertuigen.

5. Gebruik van inkoopprijs en het 25%-voordeelplafond

Een van de meest bediscussieerde voorstellen is de introductie van een **voordeelplafond van 25%** bij gebruik van de *inkoopprijs* als basis in een koerslijst. Concreet betekent dit: indien de importeur de inkoopprijs (aankoopbedrag) van het voertuig hanteert voor de BPM berekening, mag het BPM voordeel ten opzichte van de forfaitaire tabel niet groter zijn dan 25%. Is het voordeel groter, dan wordt gebruik van de inkoopprijs-methode uitgesloten en moet de berekening terugvallen op de standaardtabel of een andere methode.

Formeel geldt deze 25% grens alleen bij koerslijstaangifte op basis van inkoopprijs, niet bij een individueel taxatierapport (waarbij een grotere waardedaling wegens schade wél mogelijk blijft). Toch rijst de vraag of dit **arbitraire voordeelplafond**

juridisch standhoudt. Zoals het HvJ EU oordeelde in onder meer Gomes Valente en de Hoge Raad bevestigde in recente arresten, mag het gebruik van een forfaitair systeem er nooit toe leiden dat een importvoertuig zwaarder wordt belast dan een vergelijkbaar binnenlands voertuig. Een vaste afwijkingsgrens van 25% voor de koerslijstmethode kan echter precies dát effect hebben: de importeur kan geen beroep meer doen op de daadwerkelijk lagere handelswaarde wanneer die >25% onder de tabelwaarde ligt. In individuele gevallen (bijv. uitzonderlijk hoge km-stand) kan dit tot fiscale overbelasting leiden.

Belangrijk hierbij is dat de belastingplichtige bij overschrijding van de 25% grens *nog wel* de taxatiemethode kan gebruiken. Er is dus een alternatieve route, maar de vraag is of een dergelijke generieke drempel opwerpen zonder tegenbewijs te dulden, verenigbaar is met het Unierecht. Geen enkele **structurele drempel** mag het uitoefenen van een Unierecht (het recht op een niet discriminerende heffing) feitelijk onmogelijk of uiterst moeilijk maken. Als importeurs hun lagere aankoopprijs niet langer kunnen benutten binnen de koerslijstmethode, ontstaat zo'n ontoelaatbare situatie. Daarbij geldt dat een vaste grens van 25% leidt tot **rechtsongelijkheid** rondom die drempel: een voertuig met een legitiem lage waarde die net boven de 25%-grens uitkomt, wordt disproportioneel benadeeld ten opzichte van eentje net onder de grens. In het licht van neutraliteit en vrij verkeer kan een star plafond alleen verdedigbaar zijn als tegenbewijs mogelijk blijft iets wat het huidige voorstel niet voorziet.

Kortom, hoewel bedoeld om misbruik te voorkomen, is de juridische houdbaarheid van de 25% *regel* twijfelachtig. De maatregel beperkt de methodevrijheid en reduceert de effectiviteit van de koerslijst optie voor een eerlijke BPM-aangifte. Dit terwijl het alternatief (taxatie) onder voorwaarden wél volledige ruimte laat om lagere waarden aannemelijk te maken. De vrees is dat importeurs nu sneller gedwongen worden tot duurdere of ingewikkeldere procedures, wat een onnodige drempel vormt voor het **recht op een niet-discriminerende heffing** (art. 110 VWEU).

6. Verbod op taxatiewaarde onder de inkoopprijs

Een ander voorstel betreft een verbod op een **taxatiewaarde lager dan de inkoopprijs** van het voertuig althans, zo'n lagere waardering zou alleen met extra bewijsvoering worden geaccepteerd. Dit voorstel stuit op ernstige juridische bezwaren. Allereerst ondermijnt het principe van objectieve waardebepaling. Uitgangspunt moet zijn de **werkelijke handelswaarde** van het voertuig op moment van registratie. De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 2 februari 2024 (ECLI:NL:HR:2024:147) expliciet geoordeeld dat een eerlijk vastgestelde taxatiewaarde leidend is voor de BPM, ongeacht het factuurbedrag dat voor het voertuig is betaald. Met andere woorden: als een onafhankelijke deskundige de marktwaarde van de auto taxeert op een bedrag onder de inkoopprijs, dan dient die lagere waarde te worden gehanteerd voor de BPM heffing.

Dit scenario is niet denkbeeldig het doet zich bijvoorbeeld voor bij verborgen gebreken of schade die pas na aankoop aan het licht komt, of wanneer aantoonbaar te veel is betaald (bijvoorbeeld bij familieverkoop of bijzondere marktomstandigheden). Een verbod op taxeren onder de inkoopprijs zou ertoe leiden dat de betaalde prijs kunstmatig als bodem gaat fungeren, terwijl die niet altijd de reële waarde weerspiegelt. Juridisch gezien is dat een fundamentele breuk met het neutraliteitsbeginsel en met het recht van de belastingplichtige om de *werkelijke* waarde aan te voeren. Bovendien verschuift het voorstel de bewijslast onevenredig naar de importeur: waar nu een gedegen taxatierapport volstaat om een lagere waarde te onderbouwen, zou straks de importeur *bovenop* het taxatierapport ook nog persoonlijk moeten aantonen waarom de waarde onder de inkoopprijs ligt. Die dubbele bewijslast is feitelijk een ontmoedigingsmaatregel voor het gebruik van taxaties.

Voorts zet een dergelijk verbod de onafhankelijkheid van de taxateur onder druk. Een taxateur weet dat zijn waardering niet onder de betaalde prijs mag duiken zonder dat de klant (importeur) extra verantwoording moet afleggen, wat het professionele oordeel indirect kan beïnvloeden. Dit botst met jurisprudentie waarin de taxatie juist wordt gezien als objectief correctiemiddel wanneer de forfaitaire waarde te hoog is. Vanuit EU-rechtelijk perspectief heeft een verbod op taxatiewaarden onder de inkoopprijs tot gevolg dat een importeur **in geen geval** een lagere BPM kan krijgen dan correspondeert met het betaalde bedrag zelfs als de auto objectief minder waard is. Als een importeur aantoonbaar te veel heeft betaald of de auto na aankoop verder in waarde is gedaald, zou hij door dit verbod alsnog BPM afdragen over een niet-bestaande waarde. Dat leidt tot overbelasting ten opzichte van vergelijkbare binnenlandse auto's (die immers op de lagere marktwaarde verhandeld worden), wat strijdig is met artikel 110 VWEU.

De Hoge Raad heeft bevestigd dat de objectieve handelswaarde voorop staat bij BPM, zelfs als die uitzonderlijk laag uitvalt. Een verbod op taxaties onder de inkoopprijs staat daar lijnrecht mee in strijd en zal naar verwachting bij de rechter geen stand houden. Ook **praktisch** is dit onderdeel onnodig: de Belastingdienst heeft al instrumenten om verdachte taxaties aan te vechten of te verifiëren. Het voorgestelde verbod dreigt bonafide importeurs te treffen die simpelweg een miskoop of schadeauto hebben gekocht, wat een onwenselijke uitkomst is.

7. Verantwoordelijkstelling van de belastingplichtige bij lage taxatie

Daarnaast wordt voorgesteld de belastingplichtige persoonlijk (mede) verantwoordelijk te stellen voor een lage taxatiewaarde (onder de inkoopprijs), bijvoorbeeld via een verplichte door de importeur ondertekende verklaring waarom de waarde zo laag is. Dit om bij mogelijk misbruik gemakkelijker boetes te kunnen opleggen. Ook dit voorstel verdient kritische beoordeling. In de eerste plaats mag een belastingplichtige in beginsel **vertrouwen op het oordeel van een onafhankelijk, gecertificeerd taxateur** voor de waardebepaling. Het inschakelen

van een taxateur is juist bedoeld om subjectiviteit weg te nemen en de bewijslast bij een deskundige te leggen. Door de importeur te laten tekenen voor de juistheid van een lage taxatie, wordt impliciet verondersteld dat een lage waarde verdacht is en dat de importeur mogelijk onjuiste informatie verstrekt. Dit creëert een sfeer van wantrouwen en heeft een potentieel *afschrikwekkend effect* op het benutten van het recht op taxatie.

Zowel het HvJ EU als de Hoge Raad benadrukken dat importeurs een reëel alternatief moeten hebben naast de forfaitaire waardering. Het taxatierecht is juist in het leven geroepen om te waarborgen dat in alle gevallen de werkelijke waardedaling kan worden toegepast. Wanneer iedere substantiële afwijking naar beneden meteen een extra verantwoordingsplicht voor de importeur oproept, wordt de drempel voor gebruik van taxaties verhoogd. Het voorstel verlegt de focus van objectieve waardebeoordeling naar een vorm van *verdachtmaking*: bij voorbaat wordt de “schuld” van een lage waardering bij de importeur gelegd, terwijl die zich baseert op een deskundigenrapport. Dit is niet alleen juridisch onjuist een belastingplichtige hóeft zelf de marktwaarde niet exact te kunnen bepalen maar kan ook een belemmering van het vrije goederenverkeer vormen. Als importeurs vrezen voor extra lasten of boetes bij gebruikmaking van hun recht op een lagere waardering, kan dat hen ontmoedigen om gebruikte voertuigen in een andere lidstaat te kopen. Het HvJ EU heeft het recht op alternatieve waardering (zoals via taxatie) expliciet erkend om discriminatie te voorkomen. Een maatregel die dit recht in de praktijk ontmoedigt, is daarom suspect. Effectiever tegen misbruik zou zijn om **gerichte controles** uit te voeren op malafide taxateurs en evidente onderwaarderingen, in plaats van elke importeur met een lage taxatie administratief te wantrouwen. Samengevat draagt de voorgestelde verantwoordelijkstelling niet bij aan eerlijkere taxaties, maar ondermijnt zij het vertrouwen en het door artikel 110 VWEU beschermde recht op een niet discriminerende heffing.

8. Juridische houdbaarheid van het pakket (toetsing aan art. 110 VWEU)

Gezien het bovenstaande moet worden geconcludeerd dat het pakket in zijn geheel juridisch zeer twijfelachtig is in het licht van artikel 110 VWEU. Het fundament van art. 110 VWEU is dat geen enkele ingevoerde occasion méér belasting mag bevatten dan de laagste BPM-rest die in de waarde van een vergelijkbare binnenlandse occasion besloten ligt. De diverse voorgestelde beperkingen of het nu de strikte referentiemaatstaven, het minimum van vijf vergelijkingsvoertuigen, de 25% plafond regel of het verbod op taxeren onder de inkoopprijs betreft hebben alle als potentieel effect dat in bepaalde gevallen de importeur niet de daadwerkelijke lagere waarde kan benutten voor de heffing. Daarmee creëren zij een situatie waarin een importauto toch hoger wordt belast dan een vergelijkbare binnenlandse auto, hetgeen neerkomt op directe discriminatie naar oorsprong. Zoals het HvJ EU onderstreepte in *Gomes Valente* en *X*, is zelfs een ogenschijnlijk kleine of incidentele overschrijding van de resterende binnenlandse belasting ontoelaatbaar. Daarnaast kunnen deze maatregelen worden gezien als een belemmering van het vrije

goederenverkeer binnen de interne markt (art. 34 VWEU), doordat het invoeren van een gebruikte wagen uit een andere lidstaat minder aantrekkelijk of risicovoller wordt. Voor fiscale maatregelen geldt echter primair art. 110 VWEU als toetsingskader, dat dergelijke discriminatie expliciet verbiedt.

Recente jurisprudentie bevestigt dit strikte non-discriminatiebeginsel. In zijn arrest van 24 maart 2023 (ECLI:NL:HR:2023:440) heeft de Hoge Raad expliciet geoordeeld dat de inspecteur bij de BPM heffing verplicht is om uit eigen beweging het voor de belastingplichtige meest gunstige tarief of de meest gunstige heffingsgrondslag toe te passen, zodra dat uit de beschikbare gegevens. Deze verplichting vloeit rechtstreeks voort uit artikel 110 VWEU en laat geen ruimte voor een discretionaire afweging de inspecteur heeft **geen vrije keuze** om een minder gunstige grondslag te. Met andere woorden: ook als de belastingplichtige zelf niet actief wijst op een gunstiger tarief of afschrijving, dient de Belastingdienst ambtshalve ervoor te zorgen dat niet méér BPM wordt geheven dan toelaatbaar is. Dit sluit naadloos aan bij de EU-lijn uit onder meer HvJ EU X en *Gomes Valente*, waarin is bepaald dat ingevoerde auto's nooit zwaarder mogen worden belast dan vergelijkbare binnenlandse auto's en dat waarderingsmethoden de werkelijke waardedaling moeten reflecteren. In hetzelfde licht heeft de Hoge Raad recent (22 december 2023) nogmaals benadrukt dat bij toepassing van de koerslijst- of taxatiemethode de inspecteur de uitkomst moet respecteren zolang die methodologisch juist is hij kan niet achteraf stellen dat de werkelijke waardedaling "onvoldoende benaderd" zou zijn indien de relevante gegevens (catalogusprijs, handelswaarde) niet in geschil zijn. Dit illustreert het uitgangspunt van rechtszekerheid: zodra de juiste waarde is vastgesteld, mag de heffing niet kunstmatig hoger worden opgetrokken.

De hier geanalyseerde voorstellen doen echter precies dat wat niet mag: zij zetten een rem op het vaststellen van een zo laag mogelijke objectieve waarde voor importvoertuigen. Daarmee dreigt het pakket van wijzigingen in strijd te komen met de non-discriminatie-eis van art. 110 VWEU en de daarop gebaseerde jurisprudentie (zoals HvJ EU 19 dec 2013, C-437/12 (X); HvJ EU 22 feb 2001, C-393/98 (*Gomes Valente*); HR 24 mrt 2023, ECLI:NL:HR:2023:440; HR 22 dec 2023, ECLI:NL:HR:2023:1703; HR 2 feb 2024, ECLI:NL:HR:2024:147; Rechtbank Gelderland 13 okt 2016, ECLI:NL:RBGEL:2016:4385). Elk van deze uitspraken benadrukt dat de BPM-heffing op een gebruikt ingevoerd voertuig de economische realiteit moet volgen, en dat beperkingen of ficties die leiden tot een hogere heffingsgrondslag dan de reële marktwaarde ontoelaatbaar zijn.

Conclusie: Al met al blijkt dat het voorstel zoals het er nu ligt op meerdere punten direct indruist tegen zowel nationale als Europese jurisprudentie, en dus niet in stand kan blijven.

9. Advies: EU-conforme wijze om de doelen te bereiken

ROTA erkent het belang van fraudebestrijding en eenduidigheid bij BPM-aangiften, maar adviseert de doelen op een **minder strijdige wijze** na te streven. De

voorgestelde aanpak schiet haar doel voorbij en zet ook bonafide importeurs klem. Hieronder enkele aanbevelingen om de beoogde knelpunten op te lossen binnen de grenzen van het EU-recht:

- **Hanteer flexibiliteit bij referentie-eisen:** Stel de eis van vijf referentievoertuigen niet absolutistisch. Voorzie in een *uitzonderingsclausule* dat als vijf goede vergelijkingen niet beschikbaar zijn, een geringer aantal volstaat of direct een taxatierapport mag worden gebruikt. Zo wordt gewaarborgd dat ook voor unieke voertuigen een passende waardebepaling kan plaatsvinden zonder terug te vallen op een te hoge tabelwaarde.
- **Behoud volledige bewijsmogelijkheid:** Vermijd harde plafonds zoals de 25%-regel. Indien twijfel bestaat bij een zeer lage inkoopprijs, kan de oplossing zijn om aanvullende documentatie of een inspectie te vragen, **zonder** de mogelijkheid van een lagere waarde categorisch uit te sluiten. Een vaste grens zou ten minste gepaard moeten gaan met de mogelijkheid van tegenbewijs door de importeur. Beter is het voordeelplafond geheel te schrappen en in plaats daarvan risicogerichte controle toe te passen op gevallen van extreem lage waarde (bijvoorbeeld een signaalfunctie voor de inspecteur bij >25% afwijking, in plaats van een verbod).
- **Respecteer de objectieve handelswaarde:** Laat het verbod op taxaties onder de inkoopprijs vallen. Handhaaf het uitgangspunt dat de *marktwaaarde* (of de aangegeven waarde) van een importvoertuig bepalend is, ook als die onder het aankoopbedrag ligt. Eventueel kan in de uitvoeringsregels worden vastgelegd dat de taxateur in zijn rapport motiveert waarom de waarde lager is dan de koopprijs (bijvoorbeeld door foto's van schade, officiële reparatie calculaties, BPM referentievoertuigen, etc.), zodat misbruik wordt bemoeilijkt. Maar leg de importeur **niet** een extra zware bewijslast op naast het taxatierapport. Dit waarborgt dat de BPM altijd over de werkelijke (lagere) waarde wordt berekend, conform artikel 110 VWEU.
- **Versterk handhaving op kwaliteit taxaties:** In plaats van elke lage taxatie bij voorbaat verdacht te maken, kan beter worden geïnvesteerd in gericht toezicht op taxateurs. Stel waar nodig strengere certificeringseisen op, en sanctioneer taxateurs die stelselmatig onrealistisch lage waarden rapporteren. Een effectief middel daarbij is het verplicht gebruik van een openbaar, online toegankelijk en inzichtelijk register waarin erkende taxateurs zijn opgenomen. Alleen dan kan op basis van het register ook werkelijk worden uitgegaan van aantoonbare kennis en kunde van de ingeschreven taxateur precies waarvoor een register bedoeld is. Gerichtte audits (bijvoorbeeld steekproefsgewijs hertaxeren van ingevoerde voertuigen) kunnen dan worden ingezet om fraude op te sporen, zonder bonafide importeurs of gecertificeerde taxateurs te ontmoedigen hun recht op taxatie te gebruiken. Hiermee wordt het probleem van malafide waarderingen direct bij de bron aangepakt, terwijl de rechten van

eerlijke belastingplichtigen – én de professionele integriteit van registertaxateurs – volledig intact blijven.

- **Behoud het vertrouwen en de neutraliteit:** Zorg dat maatregelen de **methodevrijheid** van de importeur intact laten. De belastingplichtige moet kunnen kiezen uit de wettelijke methoden (tabel, koerslijst of taxatie) welke het beste bij zijn situatie past, met de zekerheid dat wanneer hij die methode correct toepast, de uitkomst wordt geaccepteerd. Vermijd iedere regeling die in bepaalde gevallen toch tot een hogere heffing leidt dan economisch gerechtvaardigd. Alleen door volledige fiscale neutraliteit te waarborgen blijft de BPM-heffing in overeenstemming met het EU-recht en wordt voorkomen dat het vrije verkeer van goederen ongerechtvaardigd wordt belemmerd.

Samenvattend adviseert ROTA om de voorgestelde wijzigingen ingrijpend te herzien. **Echte oplossingen** voor de gesignaleerde problemen liggen in betere transparantie en handhaving, niet in starre grenzen of verboden die de meerderheid van bonafide importeurs treffen. Pas de maatregelen zó aan dat te allen tijde gegarandeerd is dat een importeur de werkelijke lagere waarde kan benutten voor de BPM-berekening – zonder kunstmatige plafonds of extra drempels. Daarmee blijven de doelen (fraudepreventie en een eerlijk speelveld) haalbaar, zónder dat de regelgeving op gespannen voet komt te staan met artikel 110 VWEU. ROTA is graag bereid om hierover mee te denken en expertise in te brengen, zodat een oplossing wordt bereikt die zowel effectief als juridisch houdbaar is.

Bronnen en jurisprudentie: Gomes Valente (HvJ EU 22-02-2001, C-393/98); X (HvJ EU 19-12-2013, C-437/12); Nunes Tadeu (HvJ EU 09-03-1995, C-345/93); Tulliasiamies & Siilin (HvJ EU 19-09-2002, C-101/00); Humblot (HvJ EU 09-07-1985, 112/84); Commissie/Denemarken (HvJ EU 21-06-1988, 302/87); Weigel (HvJ EU 29-04-2004, C-387/01); Tatu (HvJ EU 07-04-2011, C-402/09); Ciocoiu (HvJ EU 07-04-2016, C-55/14); Commissie/Portugal (HvJ EU 02-09-2021, C-169/20); Hoge Raad 22-12-2023 (ECLI:NL:HR:2023:1703); Hoge Raad 02-02-2024 (ECLI:NL:HR:2024:147); Rechtbank Gelderland 13-10-2016 (ECLI:NL:RBGEL:2016:4385). Deze bronnen ondersteunen unaniem het centrale uitgangspunt van fiscale neutraliteit en ondersteunen de bovenstaande analyse. Alleen met aanpassingen in lijn daarmee kan de voorgenomen wetswijziging de toets der kritiek doorstaan.