

Notitie

Datum : 31 oktober 2025
Aan : Ministerie van Financiën
Onderwerp : **Reactie op internetconsultatie bpm teruggave bij export**

De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) vertegenwoordigt ca. 90% van de Nederlandse leasemarkt voor personenauto's en bestelauto's. Er zijn 1.368 miljoen leasevoertuigen in Nederland per ultimo 2024. Naar schatting 65% van alle nieuw verkochte personenauto's en bestelwagens is een leaseauto. Hoewel inmiddels 1 op de 2 leaseauto's een stekker heeft, is het aandeel auto's met bpm in de leasevloot nog steeds fors. Het totaalbedrag betaalde bpm bedraagt circa € 3,3 miljard.

Reactie op internetconsultatie

Groot belang

Het aandeel lease binnen de totale bpm-teruggave van ca. € 160 mln. per jaar bedraagt 60%, ofwel jaarlijks bijna € 100 mln. Hoewel leasemaatschappijen veelal niet direct betrokken zijn bij de export, heeft de leasesector derhalve een groot belang bij een goed functionerende bpm-teruggave. Belemmeringen of onzekerheden voor exportbedrijven kunnen een grote negatieve impact hebben op de verkoopopbrengst van ex-leaseauto's.

VNA realiseert zich dat de wetgeving rondom bpm sterk wordt beïnvloed door Europese regels. Dit maakt ook dat voorwaarden die bij export worden gesteld – zoals geen teruggave bij een rijverbod – in balans moeten zijn met de voorwaarden bij import. Met name de waarde correctie voor schade zorgt bij import voor heel veel discussie en leidt tot grote aantallen rechtszaken.

Lange periode van onzekerheid niet aanvaardbaar

In het voorgestelde scenario worden nagenoeg alle beperkingen en voorwaarden bij export opgeheven. Uit angst voor een carrouselwerking met betrekking tot schadeauto's, is gekozen voor een periode van voorbehoud van 12 maanden voor alle exportauto's. De exporterende partij is gedurende 12 maanden in onzekerheid over de definitieve toekenning van de bpm-teruggave. Een eventuele herregistratie in Nederland binnen deze periode betekent dat de teruggave wordt herzien. Vanzelfsprekend zal deze partij dit risico willen verleggen naar de voorliggende partijen in de keten. Voor de leasesector betekent dit voor alle bpm-auto's die mogelijk voor export in aanmerking komen een ernstige aantasting van de verkoopwaarde. Aangezien dit vooral jongere auto's betreft in het midden en hogere segment, is de financiële impact materieel en niet acceptabel.

Conclusie

De VNA juicht het streven naar een versimpeling toe. Echter de prijs die de autoleasesector hiervoor betaalt is veel te hoog en onacceptabel. Om die reden is de VNA voorstander voor handhaving van de huidige procedure en voorwaarden met betrekking tot bpm-teruggave bij export.

Alternatief zonder voorwaarden

In plaats van het voorgestelde scenario met een onacceptabel lange termijn van onzekerheid, stelt de VNA een alternatief op basis van een sterke vereenvoudiging voor. Wanneer alle voorwaarden bij de huidige regeling komen te vervallen, kan de rest-bpm voor zowel import als export eenvoudig via de afschrijvingstabel worden bepaald. Beide stromen worden hiermee gelijk behandeld:

- import kan geen correctie voor waardevermindering door schade opvoeren;
- export heeft geen hinder van registratieverplichtingen en -beperkingen en de bpm-teruggave geldt ook voor schadevoertuigen.

Op deze wijze is voor alle partijen duidelijk wat de bpm-impact is bij een transactie. Het aantal rechtszaken zal hiermee enorm worden teruggebracht, hetgeen voor de overheid – Belastingdienst en OM – enorme besparingen oplevert. Voor het bedrijfsleven levert dit ook een flinke administratieve lastenverlichting op.

Mochten er nog vragen zijn, dan zijn wij uiteraard bereid ons voorstel nader toe te lichten.

R. Hemerik
Voorzitter

G. Duits
Beleidsmanager