



Een auto importeren ?

De werking van het taxatierapport



Onderzoeks- en adviesopdracht FRE





Een auto importeren ?

De werking van het taxatierapport



Onderzoeks- en adviesopdracht FRE



Auteurs:	Carolien van der Meer (137065) Greg Lansink (127838)
Afstudeerbegeleider:	De heer mr.R.G. Effting
Afstudeerbeoordelaar:	De heer mr.J.Haasjes
Opleiding:	Fiscaal Recht & Economie (FRE)
Afstudeerperiode:	2017
Versie:	1

Voorwoord

De studie Fiscaal, Recht en Economie aan de Academie Financiën & Management (FEM) wordt afgesloten met een afstudeeronderzoek. Dit rapport is het resultaat van ons afstudeeronderzoek dat is uitgevoerd vanuit het Saxion te Enschede.

De opdracht kwam voort uit het probleem rondom het taxatierapport van de BPM. In samenspraak met de Heer Effting hebben we de centrale onderzoeksvraag geformuleerd en daarop het onderzoek gebaseerd. Er zijn verscheidene deelvragen opgesteld om via deze te komen tot het beantwoorden van de centrale hoofdvraag. Het onderzoek is verricht aan de hand van een literatuuronderzoek en met behulp van de Belastingdienst en Auto import adviseurs en taxateurs Bolsenbroek en Partners. In dit rapport staan adviezen over de problemen die er ontstaan door het taxatierapport van de BPM. In dit rapport staan adviezen om de problemen op te lossen, die ontstaan bij de totstandkoming van het taxatierapport van de BPM.

De afgelopen maanden hebben we met plezier gewerkt aan dit onderzoek. Langs deze weg willen wij graag iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan de realisatie van dit onderzoek. In het bijzonder onze begeleider dhr. Robert Effting hartelijk bedanken voor de volhoudende begeleiding; de medewerkers van de Belastingdienst en Bolsenbroek en Partners bij wie we met al onze vragen terecht konden en dhr. J. Haasjes voor het beoordelen van ons onderzoek.

*Carolien van der Meer &
Greg Lansink
Juni 2017
Oldenzaal*

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	7
1.1.	AANLEIDING	7
1.2.	ONDERZOEKSDOELSTELLING	8
1.3.	CENTRALE ONDERZOEKSVRAAG	8
1.4.	DEELVRAGEN	8
1.5.	BEPERKINGEN	9
1.6.	LEESWIJZER	9
2.	ONDERZOEKSOPZET	11
2.1.	ONDERZOEKSFASEN	11
2.2.	METHODEN	11
2.2.1.	<i>Interviews</i>	11
2.2.2.	<i>Literatuur</i>	12
2.2.3.	<i>Betrouwbaarheid en validiteit</i>	12
3.	DE WET BPM	14
3.1.	DE WERKING VAN DE WET BPM	14
3.1.1.	<i>Registratie van een gebruikte auto door een officiële importeur met behulp van een vergunning van art. 8 BPM</i>	14
3.1.2.	<i>Registratie van een gebruikte auto door een particulier</i>	14
3.1.3.	<i>Registratie van een gebruikte auto door parallel importeur.</i>	14
3.2.	WIJZE VAN HEFFEN	15
3.2.1.	<i>Auto kopen in het buitenland</i>	15
3.2.2.	<i>Waardebepaling van de geïmporteerde gebruikte personenauto</i>	15
3.3.	FORFAITAIRE BEREKENINGSTABEL	16
3.4.	KOERSLISTEN	17
3.5.	TAXATIERAPPORT	17
4.	TAXATIERAPPORT	18
4.1.	VOORWAARDEN TAXATIERAPPORT	18
4.2.	NORMALE GEBRUIKSSCHADE	19
4.3.	72%-REGELING	19
4.4.	MARGE- OF EEN BTW-AUTO	20
5.	INVLOED EUROPESE UNIE OP DE WET BPM	21
5.1.	STRIJDIGHEID FORFAITAIRE TABEL MET ARTIKEL 110 VWEU	21
5.2.	INVOERING TEGENBEWIJSREGELING IN DE NEDERLANDSE WET	21
5.3.	AANPASSING WET 2007	22
5.4.	AANPASSING WET 2010	22
5.5.	AANPASSING WET 2012	23
5.6.	RECENTE ONTWIKKELINGEN OMTRENT ART. 110 VW EU	23
6.	GEVOLGEN VAN EEN TAXATIERAPPORT DAT NIET AAN DE EISEN VOLDOET	25
6.1.	GEVOLGEN VANUIT DE KANT VAN DE BELASTINGDIENST.	25
6.1.1.	<i>Recente ontwikkelingen vanuit de politiek</i>	26
6.2.	GEVOLGEN VANUIT DE KANT VAN DE BELASTINGPLICHTIGE.	26
6.3.	HOOGTE VAN DE MEER DAN NORMALE GEBRUIKSSCHADE	27
6.4.	WEIGEREN TONEN VAN DE AUTO	29

6.5.	GEEN SPRAKE VAN MEER DAN NORMALE GEBRUIKSSCHADE	29
6.6.	MOGELIJKHEID VAN SWITCHEN	29
6.7.	GEVOLGEN:	30
7.	OPLOSSINGEN	31
7.1.	OPLOSSINGEN VANUIT DE KANT VAN DE BELASTINGDIENST	31
7.1.1.	BPM afschaffen	31
7.1.2.	Variant op het tabelsysteem	31
7.1.3.	Grotere bezetting op de afdeling BPM	31
7.1.4.	Beloning systeem	32
7.1.5.	Betere selectie maken	32
7.2.	OPLOSSINGEN VANUIT DE KANT VAN DE BELASTINGPLICHTIGE	32
7.2.1.	BPM afschaffen	32
7.2.2.	Certificaat afgeven beter organiseren	32
7.2.3.	Betere selectie maken	33
7.2.4.	Koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade	33
7.3.	OPLOSSINGEN VOOR DE PROBLEMEN INDIEN EEN TAXATIERAPPORT NIET VOLDOET AAN DE EISEN	33
7.3.1.	Oplossingen op korte termijn	33
7.3.2.	Oplossingen op de lange termijn	33
8.	CONCLUSIE	35
9.	CASUS	37
9.1.	INLEIDING CASUS	37
9.2.	OVERZICHT CIJFERS TAXATIERAPPORT	38
9.3.	ACTIES DIE DE BELASTINGDIENST KAN ONDERNEMEN	40
9.3.1.	Verwerpen van het taxatierapport in verband met gebreken	40
9.3.2.	Accepteren van het taxatierapport	40
9.3.3.	Niet eens zijn met de hoogte van de schade,	40
9.3.4.	Niet eens zijn met de waardebepaling van de personenauto	41
9.3.5.	De opgegeven schade normale gebruiksschade vinden en het dus geen schade vinden.	41
9.4.	ADVIESVRAAG; OP WELKE MANIER ZOU DIT TAXATIERAPPORT BEHANDELD MOETEN WORDEN VANUIT ONZE OPTIEK?	42
9.4.1.	72%-regeling	42
9.4.2.	Advies	43
10.	REFLECTIE	44
10.1.	REFLECTIE OP HET LITERATUURONDERZOEK	44
10.2.	REFLECTIE OP DE GEHANTEERDE ONDERZOEKSMETHODOLOGIE	44
10.3.	REFLECTIE OP DE ONDERZOEKSUITKOMSTEN	44
	BRONNENLIJST	45
	BIJLAGE 1: VOORWAARDEN TAXATIERAPPORT	47
	BIJLAGE 2: INTERVIEW VOORZITTER KENNISGROEP BPM	49
	BIJLAGE 3: INTERVIEW MEDEWERKER BPM	52
	BIJLAGE 4: INTERVIEW BOLSEN BROEK & PARTNERS	56
	BIJLAGE 5: MATRIX	60
	BIJLAGE 6: LOGBOEK	61
	BIJLAGE 7 : TUBANTIA ARTIKEL	65

1. Inleiding

Als eerste wordt de aanleiding van het onderzoek beschreven met daarna de onderzoeksdoelstelling, de centrale onderzoeksvraag en de deelvragen. Daarna worden de beperkingen van het onderzoek beschreven en tot slot wordt de structuur van de scriptie duidelijk door middel van een leeswijzer.

1.1. Aanleiding

De aanleiding voor het onderzoek is de wetswijziging van de uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992. Deze wetswijziging kwam tot stand aan de hand van de Motie van Vliet (Vliet, Motie van Vliet Kamerstukken II 2012/2013, 31 213, nr.13, 2013). In deze motie is de regering verzocht om fraude bij toepassing van taxatierapporten te bestrijden door taxatie bij import van gebruikte auto's alleen toe te staan door gecertificeerde taxateurs, dan wel andere maatregelen te nemen ter voorkoming of beperking van misbruik. Bij import kan bij de berekening van de verschuldigde BPM gebruik worden gemaakt van een forfaitaire tabel, koerslijst of taxatierapport. Het gebruik van taxatierapporten en – indien noodzakelijk – het leveren van tegenbewijs door de Belastingdienst via toezicht en contrataxatie, is in de praktijk arbeidsintensief gebleken. Voor de Belastingdienst is het namelijk lastig en tijdrovend om te bewijzen dat de waardevermindering, die wordt aangegeven in het taxatierapport, te hoog is vastgesteld. In taxatierapporten worden niet altijd die gegevens opgenomen die de Belastingdienst nodig heeft om de door de belastingplichtige gestelde waardebepaling op effectieve wijze te kunnen controleren. Dit acht ook het kabinet een onwenselijke situatie.

Dit heeft geleid tot een wet waarin nadere eisen aan het taxatierapport (art. 8-4-b uitv.reg. bpm jo bijlage 1) worden gesteld. Taxatie dient nu te worden beperkt tot voertuigen met daadwerkelijke schade, anders dan slijtage en kleine beschadigingen die passen bij de leeftijd en de kilometrage van het voertuig. Uiteraard blijven de andere uitzonderingen van kracht. Hierbij geldt ook dat gebruikte auto's die dermate exclusief of jong zijn dat deze (nog) niet in koerslijsten voorkomen ook voor een taxatierapport geschikt blijven.

In de meeste gevallen waarin gebruik is gemaakt van taxatierapporten bestaat er een sterke indicatie dat gebruikte voertuigen te laag worden getaxeerd. Bijvoorbeeld dat de afwaardering in verband met schade op een te hoog niveau wordt vastgesteld of doordat schade wordt gefingeerd. Met als gevolg dat voor de gebruikte voertuigen een te lage BPM is geheven. De reguliere importbranche heeft aangegeven de ongewenste praktijk van te lage taxatiewaarden en daardoor een te lage BPM-betaling als ernstige concurrentievervalsing te ervaren. Ook het kabinet wil de eerlijke ondernemer beschermen tegen mogelijke misbruikpraktijken van anderen. Getuige de wetswijziging wordt dit standpunt dan ook breed gedragen door de Tweede kamer (Belastingplan 2015, 2014).

De voornaamste wijziging houdt in dat de mogelijkheid tot gebruik van een taxatierapport voor de waardebepaling wordt beperkt tot schadevoertuigen. Het vraagstuk dat hierdoor ontstaat is, wat de gevolgen zijn indien een taxatierapport niet voldoet aan de gestelde eisen. Bijvoorbeeld wat er wordt verstaan onder meer dan normale gebruiksschade en hoe dient dit te worden bewezen? Kan de inspecteur naheffen indien er geen medewerking wordt verleend door de belastingplichtige om erachter te komen of er sprake is van meer dan normale gebruiksschade? Verder ontstaan er problemen als de waardevermindering door het schadebedrag te vermenigvuldigen met de 72% regel zoals bedoeld in art.8-4-b uitb.reg. bpm bijlage 1 3.5 niet correct wordt toegepast. Het is het ook mogelijk dat de belastingplichtige wil switchen van methode. Heeft de belastingplichtige dan nog de mogelijkheid om een andere methode te kiezen? Wat zullen de belastingdienst en de taxateurs doen en wat zullen de oplossingen zijn voor de problemen die er ontstaan door de wetswijziging?

1.2. Onderzoeksdoelstelling

De onderzoeksdoelstelling luidt als volgt:

De vaststelling van de verschuldigde BPM bij een geïmporteerde gebruikte personenauto bij een aangifte met een taxatierapport . Resultierend in een advies waarbij rekening wordt gehouden met de problemen die in de praktijk voorkomen en met de uitvoering ervan bij zowel de belastingplichtige en de Belastingdienst.

1.3. Centrale onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag is als volgt:

“Hoe dient, vanuit het gezichtspunt van de belastingplichtige en de Belastingdienst, de verschuldigde BPM te worden vastgesteld bij een geïmporteerde personenauto waarbij aangifte is gedaan met een taxatierapport?”

1.4. Deelvragen

Er zal bij het afstudeeronderzoek gebruik worden gemaakt van meerdere deelvragen om de centrale onderzoeksvraag adequaat te kunnen beantwoorden. De deelvragen luiden als volgt:

1. Wat is de werking van de wet BPM?
 - a. Wie betaalt de BPM?
 - b. Wat is voor de wet BPM het belastbare feit?
 - c. Wat is de uitwerking van de verschillende afschrijvingsmethoden voor de berekening van de BPM met behulp van een forfaitaire tabel, koerslijst en taxatierapport?
2. Op welke wijze moet de waarde van een geïmporteerde personenauto worden vastgesteld ingeval er sprake is van schade aan de auto?
 - a. Wanneer kan een taxatierapport worden gebruikt voor de waardering van een personenauto?
 - b. Aan welke voorwaarden moet een taxatierapport voldoen?
 - c. Wat wordt er verstaan onder normale gebruiksschade zoals bedoeld in art. 8-4-b uitv.reg BPM jo bijlage 1 2.3?
 - d. Hoe dient er te worden omgegaan met de waardevermindering door het schadebedrag te vermenigvuldigen met de 72% regel zoals bedoeld in art 8-4-b uitv.reg BPM bijlage 1 3.5?
3. In welk geval is het heffen van BPM op gebruikte geïmporteerde personenauto's in strijd met het Europese recht zoals bedoeld in art. 110 VWEU?
4. Wat zijn de gevolgen indien een taxatierapport niet aan de eisen voldoet?
 - a. Wat zijn de gevolgen indien een taxatierapport niet aan de materiële eisen voldoet gezien vanuit de kant van de Belastingdienst?
 - b. Wat zijn de gevolgen indien een taxatierapport niet aan de materiële eisen voldoet gezien vanuit de kant van de belastingplichtige?
 - c. Welke mogelijkheden heeft de inspecteur om erachter te komen of er sprake is van meer dan normale gebruiksschade?
 - d. Hoe kan de verschuldigde belasting berekend worden als de belastingplichtige weigert mee te werken aan de toonplicht van de personenauto?
 - e. Hoe moet de inspecteur gaan naheffen indien er vastgesteld is dat er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade bij een aangifte waarbij gebruik is gemaakt van een taxatierapport?

- f. Kan de belastingplichtige dan switchen van methode of dient dit gedaan te worden door de inspecteur?
- 5. Wat zijn de eventuele oplossingen voor de problemen indien een taxatierapport niet aan de eisen voldoet?
 - a. Wat zijn de eventuele oplossingen voor de problemen vanuit de kant van de belastingdienst/inspecteur?
 - b. Wat zijn de eventuele oplossingen voor de problemen vanuit de kant van de belastingplichtigen/taxateurs?

1.5. Beperkingen

Om het onderzoek af te bakenen zijn er bepaalde zaken aangenomen die normaliter ook ter sprake komen in dit vraagstuk. Er wordt in het onderzoek alleen aandacht aan personenauto's besteed. Tevens wordt er vanuit gegaan dat het om een gebruikte personenauto gaat. De term gebruikt wordt verder niet behandeld. In het onderzoek wordt vanuit gegaan dat het gebruikte personenauto's zijn.

1.6. Leeswijzer

Hoofdstuk 2

In het tweede hoofdstuk wordt de opzet van het onderzoek beschreven met de daarbij behorende indeling in fasen. Tevens komt de wijze waarop informatie vergaard is, aan de orde. Verder wordt hier aangegeven hoe de betrouwbaarheid en validiteit gewaarborgd blijven binnen dit onderzoek.

Hoofdstuk 3

Het derde hoofdstuk bevat het theoretisch kader; hierin wordt onder andere de werking BPM uitgelegd. Hier is van belang dat het duidelijk is wat er onder de wet BPM wordt verstaan en op welke wijze deze ingevuld kan worden. De waardevermindering van een gebruikte personenauto kan op drie verschillende manieren tot stand komen. Deze drie verschillende manieren worden kort besproken in dit hoofdstuk. Tevens wordt hier deelvraag 1 beantwoord.

Hoofdstuk 4

In het vierde hoofdstuk wordt het taxatierapport uitgelegd. Dit betreft de voorwaarden van een taxatierapport, hier worden enkele onderdelen extra uitgelegd. Verder worden onderdelen als normale gebruiksschade en de 72 %-regeling uitgelegd. Hierin wordt deelvraag 2 beantwoord.

Hoofdstuk 5

In het vijfde hoofdstuk wordt de invloed van de Europese unie op de wet BPM besproken. Hierin wordt beschreven welke ontwikkelingen er zijn geweest op het gebied van de wet BPM door de jaren heen. Hier wordt de strijdigheid besproken tussen de wet BPM en de wet van de Europese unie. Onder andere wordt de tegenbewijsregeling besproken en de aanpassingen van de wet van 2007, 2010 en 2012. Recente ontwikkelingen komen aan het einde van dit hoofdstuk aan de orde. In het vijfde hoofdstuk wordt antwoord gegeven op deelvraag 3.

Hoofdstuk 6

In het zesde hoofdstuk worden gevolgen van een taxatierapport dat niet aan de eisen voldoet weergegeven. Hierin worden eerst de gevolgen besproken vanuit de kant van de Belastingdienst en daarna vanuit de kant van de belastingplichtige. Daarnaast wordt er geschreven over onderwerpen als: hoogte van de meer dan normale gebruiksschade, weigeren tonen van de auto, als er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade en de mogelijkheid van switchen. In het zesde hoofdstuk wordt antwoord gegeven op deelvraag 4.

Hoofdstuk 7

In het zevende hoofdstuk van dit onderzoek worden de oplossingen beschreven. Eerst komen de oplossingen vanuit de kant van de Belastingdienst aan de orde en daarna de oplossingen vanuit van de belastingplichtige. Tevens wordt er een opzet gegeven van de oplossingen op korte en lange termijn. In dit hoofdstuk wordt deelvraag 5 beantwoord.

Hoofdstuk 8

In het achtste hoofdstuk wordt de conclusie besproken van dit onderzoek. In de conclusie wordt het doel, onderzoeksopzet, resultaten en de belangrijkste adviezen besproken.

Hoofdstuk 9

In het negende hoofdstuk komt de casus aan de orde. Hierin wordt uitgelegd welke acties de Belastingdienst kan ondernemen indien er een aangifte wordt gedaan met het taxatierapport van deze casus.

Hoofdstuk 10

In het tiende en tevens laatste hoofdstuk van dit onderzoek wordt de reflectie weergegeven. Hierin worden de sterke en zwakke punten van het onderzoek besproken en wat de invloed daarvan op de validiteit en betrouwbaarheid van het onderzoek is.

2. Onderzoekopzet

In dit hoofdstuk wordt besproken via welke methode er antwoord is verkregen op de gestelde onderzoeksvragen. De weg die bewandeld is wordt beschreven vanaf het onderzoeksvoorstel tot het antwoord op de centrale onderzoeksvraag. De onderzoeksfasen worden beschreven en de gebruikte methoden van informatievergaring worden toegelicht. Als laatste wordt er beschreven hoe de betrouwbaarheid en de validiteit van het onderzoek zijn gewaarborgd.

2.1. Onderzoeksfasen

De eerste fase van het onderzoek is grotendeels een literatuuronderzoek. Deze richt zich vooral op de eerste twee deelvragen met betrekking tot de werking van de wet BPM. De belastingwetten zullen de basis zijn voor dit gedeelte van het onderzoek. Er wordt ook gekeken in deelvraag drie of de wet BPM in strijd is met het Europese recht: er is onderzocht wat in het verleden en in het heden over is geschreven. Aan de hand van verschillende arresten wordt ook onderzocht of deze eventuele strijdigheid al is opgeheven. Ook is er informatie verkregen over de BPM door middel van een gesprek met de voorzitter van de kennisgroep BPM van de belastingdienst. Tevens wordt er aandacht besteed aan de andere methodes voor de waardebepaling die gebruikt kunnen worden bij het importeren van een personenauto naar Nederland. Hierbij is gebruik gemaakt van Kluwer Navigator om meer uitleg te verkrijgen bij de wetten. Deze fase van het onderzoek dient als basis voor de rest van het onderzoek.

In de tweede fase van het onderzoek worden deelvragen vier en vijf onderzocht. Het eerste deel van deze fase richt zich op deelvraag vier. Dit gedeelte richt zich vooral op de problemen die er ontstaan door de veranderingen in de wet BPM bij het importeren van een personenauto. Ons onderzoek beperkt zich tot het kijken naar de problemen die ontstaan bij een aangifte door middel van een taxatierapport. Er wordt onderzocht welke problemen zich voordoen vanuit de kant van de belastingdienst maar ook vanuit de kant van de belastingplichtige. Het kan zijn dat er veel verschillende problemen zijn of juist dat er overeenkomende problemen naar voren komen. Deze bevindingen worden beschreven aan de hand van verschillende interviews. Het tweede deel richt zich op deelvraag vijf: er worden oplossingen gezocht en beschreven zowel voor de Belastingdienst als voor de belastingplichtige. Daaropvolgend zullen er conclusies worden getrokken met daarin beantwoording van de hoofdvraag. Na de conclusie zal er een reflectie worden gegeven waarin besproken wordt welke sterke en zwakke punten er zijn van het onderzoek. Hier worden de aanbevelingen voor verder onderzoek gegeven.

In de derde en laatste fase van het onderzoek is er een casus opgenomen met een probleemstelling die aansluit op de hoofdvraag. Deze casus zal een verduidelijking zijn op wat er is onderzocht in de eerste en tweede fase van het onderzoek. Hier zal het praktisch fiscaal probleem weergegeven worden waarnaar onderzoek is verricht. Nadien zal er een adviesgedeelte volgen waar de aanbevelingen worden geformuleerd en waar de suggesties voor de oplossing van het fiscale probleem wordt gepresenteerd.

2.2. Methoden

2.2.1. Interviews

Er zijn interviews gehouden met medewerkers van de belastingdienst en Bolsenbroek en Partners. Het eerste interview is gehouden met de voorzitter van de kennisgroep BPM en heeft plaatsgevonden bij de Belastingdienst in Doetinchem. In het interview is informatie verkregen over de wet BPM en in het bijzonder op het taxatierapport. Er is hierbij gebruik gemaakt van een half gestructureerd interview. Er is vooraf een lijst met onderwerpen opgesteld en vragen bij bedacht. Tevens zijn er tijdens het interview nog verscheidene vragen bij gekomen.

Het tweede interview heeft plaatsgevonden bij de Belastingdienst in Doetinchem en dit keer met een medewerker werkzaam bij de BPM. Dit interview was tevens een half gestructureerd interview.

Hierbij is vooral informatie verkregen over de gevolgen die er zijn voor de belastingdienst indien een taxatierapport niet aan de eisen voldoet. Aan het eind van het interview is er gevraagd naar de eventuele oplossingen voor de Belastingdienst.

Het laatste interview heeft plaatsgevonden in Heumen bij Bolsenbroek en Partners. Hier werden de directeur en een jurist van Bolsenbroek en Partners tegelijkertijd geïnterviewd. Dit interview was ook een half gestructureerd interview. Hierbij is informatie verkregen over de gevolgen die de taxateurs hebben van een taxatierapport dit niet aan de eisen voldoet. Hier is gesproken over de eventuele oplossingen voor de problemen die zich voordoen.

In alle interviews is er ook ingegaan op de ervaringen van de personen ten aanzien van het taxatierapport. Het doel van deze interviews was in eerste instantie het verkrijgen van informatie. Daarnaast was het ook van belang om eventuele oplossingen voor de problemen bovenwater te krijgen bij de respondenten.

2.2.2. Literatuur

De volgende soorten informatievoorzieningen zijn geraadpleegd:

- Boeken
- Belastingbundel
- Scripties en proefschriften
- Tijdschriftenartikelen/ krantartikelen
- Andere vormen van informatie zoals websites
- Kamerstukken
- Rechtspraken

Voor het vinden van relevante literatuur op het internet zijn de volgende databases/zoekmachines geraadpleegd:

- Google Scholar
- HBO kennisbank
- Kluwer navigator
- Nederlandse Documentatie Fiscaal Recht (NDFR)
- Rechtspraak.nl
- Finance & Control database

In bijlage 6 wordt in een logboek per deelvraag weergegeven de datum van de zoekactie, de bron waarin is gezocht, zoektermen en in enkele woorden het resultaat.

2.2.3. Betrouwbaarheid en validiteit

Het is belangrijk dat in het onderzoek de betrouwbaarheid gewaarborgd wordt. Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te vergroten zijn verscheidene maatregelen genomen om de fouten te onderkennen en deze later ook te herstellen. Het onderzoek wordt voor een groot deel vormgegeven door een literatuurstudie en interviews. Om de betrouwbaarheid van de literatuurstudie te waarborgen wordt er bij het gebruik van elke bron zorgvuldig gelet op aspecten zoals actualiteit, auteur en het doel waarmee de tekst geschreven is. Het is belangrijk dat de gevonden informatie van goede kwaliteit is en deze ook juist is. Om dit te verzekeren wordt er gebruik gemaakt van, door Saxion, voorgeschreven databanken en websites. Om de juistheid te waarborgen wordt er voor een dezelfde onderwerp meerdere informatiebronnen gebruikt.

Validiteit is de mate waarin een meetinstrument meet wat het behoort te meten. Validiteit kan worden opgedeeld in interne validiteit en externe validiteit. Interne validiteit berust op de geloofwaardigheid en externe validiteit op de generaliseerbaarheid. De interne validiteit wordt aan de hand van data-triangulatie gewaarborgd. Er worden verschillende informatiebronnen gebruikt om de gevonden informatie te controleren. Voorbeelden van de gebruikte informatiebronnen zijn: NDFR, Kluwer navigator, rechtspraak.nl en jurisprudentie. Externe validiteit is de mate waarin de onderzoeksresultaten generaliseerbaar zijn naar andere situaties dan die in het onderzoek. Het onderzoek is afhankelijk van de Nederlandse en Europese wetgeving. Zolang beide wetgevingen niet veranderen kan het onderzoek over een aantal jaar hetzelfde resultaat opleveren.

3. De wet BPM

3.1. De werking van de wet BPM

In art 1 lid 1 van de Wet op belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM) wordt de belasting geheven met betrekking tot personenauto's, motorrijwielen en bestelauto's. Het onderzoek richt zich alleen op personenauto's. Bedrijven en personen die in Nederland wonen of gevestigd zijn, betalen BPM als ze met de auto die hen ter beschikking staat het Nederlandse wegennet gebruiken. Er zijn twee momenten van heffing mogelijk, namelijk bij de registratie van een voertuig in het kentekenregister of op het moment waarop een voertuig met buitenlandse kenteken voor het eerst op de Nederlandse weg wordt gebruikt. Aangezien de doelstelling van de scriptie zicht op richt op het doen van aangifte met een taxatierapport, worden alleen de wijze van registratie en de gevolgen ervan hieronder uitgewerkt. Vóór de eerste ingebruikname op het Nederlandse wegennet moet een personenauto geregistreerd worden. Het belastbare feit voor de Wet BPM is de registratie van de personenauto in het kentekenregister. De belasting is verschuldigd ter zake van de registratie van personenauto's in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangehouden register van opgegeven kentekens (art 2 BPM). 'Registreren' of 'registratie' van een personenauto is het opnemen oftewel de eerste tenaamstelling van de gegevens in het Kentekenregister dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) bijhoudt. Registratie is alles wat er moet gebeuren om een auto te koppelen aan een persoon. Bij wijziging in de tenaamstelling hoeft er niet opnieuw BPM te worden betaald. De registratie kan gedaan worden door een officiële importeur, door een particulier of door een parallel importeur.

3.1.1. Registratie van een gebruikte auto door een officiële importeur met behulp van een vergunning van art. 8 BPM

Een vergunning van art. 8 BPM betekent dat officiële importeurs de toestemming hebben om de belasting per tijdvak te voldoen. Concreet betekent dit dat zij de belasting van personenauto's, welke zij namens en voor de rekening van de koper van het motorrijtuig aan de fiscus betalen, pas hoeven te voldoen na afloop van het tijdvak waarin de registratie van het motorrijtuig heeft plaatsgevonden. Voor nieuwe auto's wordt er onderscheid gemaakt tussen importeurs die zijn toegelaten tot de Regeling Versnelde Inschrijving (VI) (RDW) en die dat niet zijn. Voor gebruikte auto's kunnen importeurs gebruik maken van de RDW-regeling "individuele regeling afgifte ongedateerde kentekens". Deze regeling houdt in dat de auto's worden gekeurd door de RDW (Rijksdienst voor het wegverkeer) en de importeur vraagt een kenteken aan bij de RDW. De RDW geeft vervolgens aan de hand van de technische gegevens een kentekenbewijs zonder datum af. Door deze manier van importeren vinden er twee fases plaats bij een registratie. In de eerste fase vraagt de officiële importeur een kenteken zonder datum (deel 1A) aan bij de RDW. Bij de verkoop vindt de tenaamstelling plaats en wordt deel 1B afgegeven. Dit is dan het belastbare feit voor de BPM en de importeur voldoet dan zijn BPM.

3.1.2. Registratie van een gebruikte auto door een particulier

Indien een particulier een auto wil laten registreren, dient dit gedaan te worden bij de RDW. Hierna kan de BPM aangifte worden gedaan bij de Belastingdienst/Douane. Bij een geïmporteerde auto dient er, na betaling van de verschuldigde BPM, een fiscaal akkoord worden gegeven door de Belastingdienst aan de RDW. Indien hieraan wordt voldaan, verstrekt de RDW een kentekenbewijs dat voorzien is van een datum. Zonder dat fiscaal akkoord verstrekt de RDW geen kenteken.

3.1.3. Registratie van een gebruikte auto door parallel importeur.

Parallel importeurs dienen de registratieprocedure van een particulier te volgen. Sommige parallel importeurs kunnen echter bij de import van gebruikte auto's gebruik maken van de regeling "individuele afgifte ongedateerde kentekenbewijzen" en hebben tevens een zogeheten artikel 8-BPM-vergunning waardoor zij de BPM op maandaangifte mogen voldoen. De auto wordt gekeurd door de RDW en de importeur meldt het bedrag van de verschuldigde BPM bij de Belastingdienst.

Naar aanleiding van de melding geeft de Belastingdienst een fiscaal akkoord af aan de RDW. De RDW geeft vervolgens een kentekenbewijs zonder datum af. Bij de verkoop wordt de auto dan op naam gesteld. De importeur voldoet de BPM ten slotte op de maandaangifte waarin de tenaamstelling heeft plaatsgevonden.

In art 5 BPM is de belastingplicht geregeld. Hier wordt er onderscheid gemaakt tussen een geregistreerde (art 5 lid1 BPM) en niet geregistreerde personenauto (art 5 lid 2 BPM).

Lid 1 regelt de situatie waarin een personenauto is geregistreerd in het kentekenregister. De belastingplichtige is degene op wiens naam het kenteken wordt dan wel is gesteld.

Dit kan voorkomen als voor een personenauto voor de eerste maal een kentekenbewijs wordt afgegeven. Lid 2 regelt de situatie waarin in het geheel geen registratie in het kentekenregister is. De belastingplichtige is diegene die de personenauto feitelijk ter beschikking heeft. Dit hoeft niet de eigenaar van de personenauto te zijn. Het begrip feitelijk ter beschikking wordt benoemd in art 1 lid 6 BPM. Ingeval een niet geregistreerde personenauto feitelijk ter beschikking staat van een in Nederland wonende natuurlijk of gevestigd lichaam, is de belasting verschuldigd ter zake van de aanvang van het gebruik met die personenauto op het Nederlandse wegennet. De aanvang van het weggebruik is in deze situatie het belastbaar feit. De belasting dient vóór aanvang van het gebruik van het wegennet betaald te worden (art.6 BPM).

3.2. Wijze van heffen

In art 6 BPM wordt de wijze van heffen van de BPM behandeld. De wijze van heffen van de BPM kan op verscheidene momenten. De belasting moet op aangifte worden voldaan.

- De BPM is verschuldigd ter zake van de registratie van een personenauto, deze moet worden betaald voordat het personenauto op naam is gesteld in het kentekenregister.
- De BPM is verschuldigd ter zake van de aanvang van het gebruik van de weg, deze moet worden betaald vóór de aanvang van dat gebruik.
- De aangifte wordt gelijktijdig met de betaling gedaan.

3.2.1. Auto kopen in het buitenland

Een aankoop van een auto in het buitenland heeft fiscale gevolgen. Welke precies is in het bijzonder afhankelijk van de herkomst van de auto. Is deze afkomstig uit een ander EU-land of uit een niet EU-land, wat is de leeftijd ervan en of het een nieuwe of gebruikte auto is. Als de auto nieuw is en afkomstig is uit een EU-land, moet BTW en BPM worden betaald. Voor een gebruikte auto behoeft alleen BPM te worden betaald. Is de auto afkomstig uit een niet EU-land, dan moeten voor de auto – of deze nu nieuw is of gebruikt – invoerrechten, BTW en BPM worden betaald.

3.2.2. Waardebepaling van de geïmporteerde gebruikte personenauto

Voor het onderzoek is alleen de waardebepaling van geïmporteerde gebruikte auto's voor de BPM van belang. In art. 10 lid 1 BPM wordt vermindering verleend voor gebruikte personenauto's. Wat er onder gebruikte personenauto wordt verstaan staat niet nader aangegeven in de wet zelf. Kort gezegd kan een auto als gebruikt worden aangemerkt als daarvoor eerder een kenteken is toegekend, dat is afgegeven, gedateerd en op naam gesteld én de personenauto feitelijk in gebruik is genomen. Van een gebruikte personenauto is echter geen sprake indien de personenauto door een Nederlands ingezetene in het buitenland is aangekocht en door hem als eerste in gebruik wordt genomen. In het onderzoek wordt er vanuit gegaan dat de personenauto gebruikt is.

Wanneer een gebruikte personenauto wordt geïmporteerd kan er vermindering van de waarde worden bepaald omdat de auto gebruikt is en dus minder waard is. Naar aanleiding van het arrest van de Hoge Raad 2 maart 2012 (ECLI:NL:HR:2012:BV7393, 2012), wordt de vermindering van de BPM voor gebruikte personenauto's, ingaande 1 januari 2013 uitgedrukt in een percentage van de som van de catalogusprijs en de BPM (art. 10-2 BPM). Voor de waardebepaling kan er onderscheid

gemaakt worden tussen de forfaitaire berekeningstabel en de werkelijke waarde, waarbij gekozen kan worden tussen de koerslijst en het taxatierapport.

In art. 10-6 BPM wordt bepaald dat de vermindering, in afwijking van art. 10-2 BPM, is vastgesteld aan de hand van de forfaitaire tabel. Indien er een verzoek wordt gedaan bij de aangifte is dit ook mogelijk. De desbetreffende tabel wordt in paragraaf 3.3 uitgelegd. De berekening is dan als volgt als er gebruik gemaakt wordt van de tabel: $(100\% - \% \text{tabel}) * \text{BPM art. 9}$.

Er kan ook gekozen worden voor waardebepaling op basis van werkelijke waarde, een voorbeeld daarvan is de koerslijst art. 10-7 BPM. Ingaande 1 januari 2015 bepaalt art. 10-7 PBM dat de afschrijving wordt gesteld op de som van de catalogusprijs verminderd met de waarde van de koerslijst. Hier dient dan bij de aangifte aangegeven te worden dat aan de hand van de koerslijst de waarde wordt bepaald. De koerslijst zal verder in het onderzoek worden besproken. De berekening is als volgt: $((\text{Nieuw waarde} - \text{koerslijst}) / \text{nieuw waarde}) * \text{BPM art. 9}$.

Een andere methode op basis van werkelijke waarde is het taxatierapport. Indien er gekozen is voor een taxatierapport in de aangifte wordt de afschrijving gesteld op de som van de catalogusprijs en de BPM op het tijdstip waarop de personenauto voor het eerst in gebruik is genomen, verminderd met de taxatiewaarde vermeld in het taxatierapport (art. 10-8 BPM). De berekening is dan als volgt: $((\text{Nieuw waarde} - \text{taxatierapport}) / \text{nieuw waarde}) * \text{BPM art. 9}$. Verdere voorwaarden en uitleg over het taxatierapport wordt in hoofdstuk 4 besproken in het onderzoek. De waarde van de geïmporteerde auto kan via drie verschillende manieren berekend worden. Door middel van deze methoden kan dan de afschrijving worden bepaald (art. 10 BPM).

Soms komt het voor dat de belastingplichtige wil switchen van methode. Sinds de uitspraak van de Hoge Raad (ECLI:NL:HR:2016:422, 2016) kan er na de aangifte nog geswitcht worden tussen de verschillende methoden, mits er nieuwe gegevens worden gebruikt ten opzichte van de eerste aangifte en/of een (tweede) controle van de personenauto nodig is om de juistheid van de gegevens te controleren. Voor de uitspraak was het niet mogelijk om te switchen van methode. Dit was pas mogelijk als er bezwaar werd gemaakt op de naheffingsaanslag. Voor de waardebepaling kan er onderscheid gemaakt worden tussen de forfaitaire berekeningstabel en de werkelijke waarde, waarbij gekozen kan worden tussen de koerslijst en het taxatierapport. In paragraaf 6.6 wordt het onderwerp switchen van methode verder besproken.

3.3. Forfaitaire berekeningstabel

Bij de berekening van de afschrijving van de personenauto en dus de waarde van de personenauto is de forfaitaire berekeningstabel een optie (Belastingdienst/Forfaitaireberekeningstabel). Vermindering van de waarde van de personenauto is beschreven in art.10-6 BPM jo art8-5 uitv.reg.BPM. De vermindering wordt berekend aan de hand van een bij ministeriële regeling vastgestelde tabel, indien daarop een beroep wordt gedaan in het aangiftebiljet. Bij de forfaitaire berekeningstabel zijn er geen verdere voorwaarden waaraan voldaan moet worden. De tabel die gebruikt wordt bij deze methode ziet er als volgt uit:

Is sinds het tijdstip waarop de auto of motor voor het eerst in gebruik is genomen, een periode voorbij van ten minste	Maar minder dan	Dan is het percentage	Tel daar bij op voor iedere maand die helemaal of voor een deel voorbij is sinds de periode uit de eerste kolom
0 dagen	1 maand	0 %	8 %
1 maand	3 maanden	8 %	3 %
3 maanden	5 maanden	14 %	2.5 %

5 maanden	9 maanden	19 %	2.25 %
9 maanden	1 jaar en 6 maanden	28 %	1.444 %
1 jaar en 6 maanden	2 jaar en 6 maanden	41 %	0.917 %
2 jaar en 6 maanden	3 jaar en 6 maanden	52 %	0.833 %
3 jaar en 6 maanden	4 jaar en 6 maanden	62 %	0.75 %
4 jaar en 6 maanden	5 jaar en 6 maanden	71 %	0.416 %
5 jaar en 6 maanden	6 jaar en 6 maanden	76 %	0.416 %
6 jaar en 6 maanden	7 jaar en 6 maanden	81 %	0.333 %
7 jaar en 6 maanden	8 jaar en 6 maanden	85 %	0.333 %
8 jaar en 6 maanden	9 jaar en 6 maanden	89 %	0.25 %
9 jaar en 6 maanden	-	92 %	0.083 %

3.4. Koerslijsten

Sinds 1 januari 2012 dient de waardebepaling wel te geschieden op basis van een verwijzing naar een in de handel algemeen toegepaste Nederlandse koerslijst (Belastingdienst/Koerslijsten). In de koerslijst art. 10-7 jo art.8-4a uitv.reg.BPM staan de historische verkoopwaarde, de consumentenprijs en de inkoopwaarde van de personenauto. De meest recente koerslijst dient gebruikt te worden. Een uitzondering is als het bepaalde type en bepaalde leeftijd niet in de koerslijst staan. In dat geval mag een minder recente koerslijst gebruikt worden. Belangrijk is wel dat er sinds 1 januari 2013 maar één koerslijst gebruikt wordt bij een aangifte. Geaccepteerde koerslijsten zijn bijvoorbeeld Eurotax, Autodigitaal, Autotelex, AutotelexPRO en de ANWB-koerslijst. Deze regeling geldt alleen voor personenauto's die volgens de wegenverkeerswetgeving aan het verkeer mogen deelnemen. Als er essentiële gebreken zijn waardoor men niet mee kan of mag deelnemen aan het verkeer, geldt de regeling niet. Een auto heeft essentiële gebreken als hij bestemd is voor de sloop of een WOK-status heeft, Wacht Op Keuren.

3.5. Taxatierapport

In januari 2015 is er omtrent het taxatierapport voor auto's een heleboel veranderd. Het taxatierapport mag alleen nog maar gebruikt worden bij schade auto's en bij exclusieve auto's die nog niet op de koerslijst staan (art.8-4 uitv.reg.BPM (Belastingdienst/Taxatierapport)). Het dient een taxatierapport te zijn dat is opgemaakt aan de hand van de voorwaarden van art.8-4 uitv.reg.BPM jo bijlage 1. De voorwaarden van het taxatierapport wordt in hoofdstuk 4 behandeld. Het taxatierapport dient te worden opgemaakt ten hoogste een maand voor het tijdstip dat belasting is verschuldigd ingevolge art. 1 BPM, in de staat waarin de personenauto op dat tijdstip verkeert en door een onafhankelijke erkende taxateur. Als er essentiële gebreken zijn waardoor men er niet mee kan of mag deelnemen aan het verkeer, geldt de regeling niet. Een auto heeft essentiële gebreken als hij bestemd is voor de sloop of een WOK-status heeft, Wacht Op Keuren. Als er een taxatierapport is opgemaakt moet de personenauto in ongewijzigde staat blijven totdat er bericht is ontvangen van de belastingdienst. Naderhand kan er door de belastingdienst om aanvullend bewijs worden gevraagd. Als dit niet voldoende is, kan er een hertaxatie volgen.

Samengevat is de werking van de wet BPM gericht op het heffen van BPM over vervoersmiddelen. Het heffen van BPM kan op twee momenten, namelijk bij de registratie van de personenauto in het kentekenregister of op het moment waarop de personenauto met buitenlandse kenteken voor het eerst op de Nederlandse weg wordt gebruikt. Er dient over de auto BPM te worden berekend en dat kan aan de hand van 3 verschillende methoden namelijk;

- Forfaitaire tabel
- Koerslijst
- Taxatierapport

4. Taxatierapport

4.1. Voorwaarden taxatierapport

Sinds 1 januari 2015 is omtrent het taxatierapport het nodige veranderd. Voor 1 januari 2015 was het mogelijk om in alle omstandigheden te kiezen voor een taxatie met behulp van een taxatierapport. Na 1 januari 2015 is dit niet meer mogelijk door de wetswijziging die is doorgevoerd door de motie Van Vliet (Vliet, Motie van Vliet Kamerstukken II 2012/2013, 31 213, nr.13, 2013). Een taxatierapport kan volgens art. 10-8 BPM uitsluitend gebruikt worden bij een personenauto met meer dan normale gebruiksschade, niet zijnde een schadevoertuig als bedoeld in art. 1-1-u WVV 1994. Hierin staat dat een voertuig, dat ten gevolge van een beschadiging niet langer deugdelijk van bouw en inrichting is, een schadevoertuig is. De personenauto heeft essentiële gebreken als hij bestemd is voor sloop of er een wacht op keuring status (WOK-status) op zit. Als de gebreken worden hersteld kan men de personenauto laten keuren en komt de WOK-status te vervallen. Hierna mag de personenauto weer deelnemen aan het verkeer en kan er aangifte BPM worden gedaan.

Daarnaast kan een taxatierapport gebruikt worden bij een personenauto die niet voorkomt op een in de handel algemeen toegepaste koerslijst voor de inkoop van gebruikte motorrijtuigen door wederverkopers in Nederland. De afschrijving wordt gesteld op de som van de catalogusprijs en de BPM op het tijdstip van de eerste ingebruikname, verminderd met de taxatiewaarde vermeld in het taxatierapport.

Samengevat kan een taxatierapport uitsluitend gebruikt worden bij een personenauto:

- Met meer dan normale gebruiksschade maar niet met essentiële gebreken en;
- die niet voorkomt op een in de handel algemeen toegepaste koerslijst.

Er is een aantal voorwaarden waar een taxatierapport aan dient te voldoen. Eén voorwaarde is dat het dient opgemaakt te worden ten hoogste één maand voor het tijdstip dat de belasting als bedoeld in art. 1 BPM is verschuldigd, in de staat waarin de personenauto op dat tijdstip verkeert. Dit moet gedaan worden door een onafhankelijke en erkende taxateur in overeenstemming met de voorwaarden van bijlage 1 art. 8-4 uitv.reg. BPM. In bijlage 1 zijn de voorwaarden die worden gesteld in art. 8-4-b uitv.reg. BPM jo. bijlage 1 opgenomen. Met de opname van de bijlage bij art. 8-4-b uitv.reg. BPM wordt gevolg gegeven aan de delegatieopdracht van art. 10-8 BPM om voorwaarden te stellen waaraan een taxatierapport moet voldoen (Stcrt, 2014). Hierin staat dat de personenauto meer dan normale gebruiksschade moet hebben, deze term wordt na de voorwaarden uitgelegd. Een aantal voorwaarden uit art. 8-4-b uitv.reg. BPM jo. bijlage 1 worden nader toegelicht:

- Onderdeel 1.1. Het taxatierapport moet afkomstig zijn van een onafhankelijke, erkende taxateur, die geen onderdeel uitmaakt van, of direct of indirect verbonden is aan een bedrijf dat handelt in gebruikte motorrijtuigen. Tevens mag de taxateur geen BPM-aangiften opstellen voor eigen klanten of optreden als gemachtigde bij bezwaar- en beroepsprocedures.
- Onderdeel 1.2. Het rapport beschrijft de staat waarin de personenauto zich op dat tijdstip verkeert.
- Onderdeel 1.3. Het rapport heeft een verklaring van de taxateur dat hij de, in het taxatierapport opgegeven, waarde naar waarheid heeft vastgesteld aan de hand van een gedegen fysieke opname van het motorrijtuig. Tevens moet de datum, begin- en eindtijd van deze fysieke opname en naam, adres en woonplaats van degene die de taxatie feitelijk heeft verricht opgenomen worden in het rapport.
- Onderdeel 2.3. Een taxatierapport mag alleen gebruikt worden voor personenauto's met meer dan normale gebruiksschade en voor personenauto's die niet in een koerslijst voorkomen.
- Onderdeel 3.1. In het rapport is inzichtelijk gemaakt en blijkt gedetailleerd de waarde bij inkoop van de personenauto door een handelaar in Nederland.
- Onderdeel 3.5. In het taxatierapport dient er motivatie te worden gegeven om het schadebedrag te vermenigvuldigen met 72% of hoger. Dit percentage kan oplopen tot 100%

indien de motivatie gegrond is. Dit dient duidelijk te worden aangegeven met een deugdelijke schadecalculatie en beeldmateriaal.

- Onderdeel 3.6. De inkoopfactuur kan gebruikt worden als indicatie.

Het gehele overzicht van de voorwaarden van art. 8-4-b uitv.reg. BPM jo. bijlage 1 wordt weergegeven in bijlage 1.

4.2. Normale gebruiksschade

In art. 2-c BPM staat wat onder normale gebruiksschade wordt verstaan: slijtage en kleine beschadigingen die ontstaan door gebruik van een voertuig en die passen bij de leeftijd en kilometrage van het voertuig. Hierbij valt te denken aan slijtage aan bijvoorbeeld motor of kleine beschadigingen, zoals steenslag, krasjes en kleine deuken. Bij een auto die vijf jaar oud is en waarmee honderdduizend kilometer is gereden kan men natuurlijk veel meer deukjes en krasjes/steenslag verwachten dan bij een auto van één jaar oud en waarmee twaalfduizend kilometer is gereden.

In onderdeel 3.5 van art.8-4-b uitv.reg. BPM jo. bijlage 1 is opgenomen dat de waardevermindering als gevolg van schade wordt vastgesteld op 72% van het schadebedrag. Aan de hand van de in, de schadeherstelbranche gangbare en door het Verbond van Verzekeraars geaccepteerde, calculatiesystemen is de norm bepaald van de handelswaarde van een personenauto als gevolg van schade. De norm is tot stand gekomen op basis van de door het Verbond van Verzekeraars verzamelde gegevens betreffende schadegevallen van alle merken, types en leeftijden van personenauto's (Stcrt, 2014).

4.3. 72%-regeling

In een recent arrest heeft het Hof nog eens benadrukt dat de 72%-regel aanvaardbaar is, maar dringt er bij de besluitgever op aan om inzicht te verschaffen in de wijze waarop het percentage van 72 tot stand is gekomen (ECLI:NL:GHSHE:2016:2998, 2016). Het verschaffen van dergelijk inzicht zal de legitimiteit en de acceptatie van de regeling immers bevorderen. Indien de taxateur van mening is dat de waardevermindering voor de te taxeren personenauto hoger is dan de vastgestelde norm, dient dit gemotiveerd te worden met een deugdelijke schadecalculatie en beeldmateriaal. Dan kan het schadebedrag met een percentage tot 100% vermenigvuldigd worden. Het Gerechtshof Amsterdam oordeelt echter dat "niet alle herstelkosten van de schade in mindering op de waarde kunnen worden gebracht (ECLI:NL:GHAMS:2016:821, 2016). Gerechtshof 's-Hertogenbosch deelt dit oordeel ook maar is tevens van mening dat in dit specifieke geval belanghebbende geslaagd is in het leveren van tegenbewijs door middel van gedegen foto's (ECLI:NL:GHSHE:2016:2998, 2016). Hierdoor is de waardevermindering van de auto gelijk aan het getaxeerde schadebedrag. Aangezien de auto praktisch als nieuwe auto heeft te gelden, veronderstelt het Hof dat de auto hersteld zal worden naar de oorspronkelijke nieuwstaat. Hierdoor wordt 100% van de opgegeven schade als waardevermindering van de auto aangemerkt. Echter zijn er ook van beide instanties, al dan niet in een andere samenstelling, ook uitspraken bekend die dit weer tegenspreken. Een voorbeeld hiervan is een uitspraak van de rechtbank Gelderland waarin is geoordeeld dat de 72%-regeling dient te worden nageleefd (ECLI:NL:RBGEL:2016:4386, 2016). Hierin is niet aannemelijk gemaakt dat de auto naar de oorspronkelijke nieuwstaat dient te worden hersteld om in een vergelijkbare positie te worden gebracht met de referentieauto's waarvan de gegevens ten grondslag liggen aan de koerslijst. De belastingplichtige heeft nog verwezen naar de uitspraak van het Gerechtshof 's-Hertogenbosch van 14 juli, waar wel 100% waardevermindering is aangemerkt. De rechtbank is van oordeel dat daarvoor in de onderhavige zaak geen aanleiding bestaat omdat het hier om een oudere auto gaat met een aanzienlijk hogere kilometerstand. Tussen de 72% en de 100% is een grijs gebied voor zowel de taxateurs als de belastingdienst. De taxateurs zien dit als speelruimte maar de regel is wel dat meer mag en kan, mits dit goed wordt gemotiveerd.

4.4. Marge- of een btw-auto

Onlangs is er ook een uitspraak gedaan door de Hoge Raad of de inkoopwaarde mag worden bepaald aan de hand van een marge- of een btw-auto. Het standpunt dat bij een ingevoerde btw-auto de handelsinkoopwaarde van binnenlandse btw-auto's bepalend is, heeft de Hoge Raad verworpen in het arrest van 27 januari 2017 (ECLI:NL:HR:2017:77). In het onderliggende arrest (ECLI:NL:PHR:2016:223) is er door het Hof mede bepaald dat belanghebbende bij het bepalen van de inkoopwaarde van de auto's de laagste waarde op de koerslijst mag kiezen, ongeacht de fiscale herkomst van de auto's (marge-auto of btw-auto). De fiscale herkomst van de auto's is geen eigenschap die aan de auto's kleeft en heeft aldus geen invloed op de heffing van BPM. Hierdoor kan belanghebbende later nog in beroep gaan omdat nu de keuze van de afschrijvingsbasis losstaat van het kunnen schouwen van de auto. Om iedere mogelijkheid uit te sluiten dat uit andere EU-lidstaten afkomstige auto's zwaarder worden belast dan gelijksoortige binnenlandse auto's, en dus schending van art 110 VWEU, mag voor de registratie gekozen worden voor de laagst denkbare inkoopwaarde van de referentieauto: de inkoopwaarde als marge-auto dus.

Kort gezegd kan de waarde van een geïmporteerde auto met schade worden vastgesteld aan de hand van een taxatierapport. De auto moet meer dan normale gebruiksschade hebben om in aanmerking te komen voor een taxatierapport. Bij het opmaken van het taxatierapport dient er worden voldaan aan de voorwaarde van bijlag 1 van art. 8-4-b uitv.reg.BPM. De getaxeerde schade wordt van de waarde van de auto gehaald. De waardevermindering van de auto door de schade is vastgesteld op 72% van het totale schade bedrag. Dit percentage kan oplopen tot 100% indien de motivatie gegrond is. Dit dient duidelijk te worden aangegeven met een deugdelijke schadecalculatie en beeldmateriaal. De taxatiewaarde is berekend en hierover dient de BPM betaald te worden.

5. Invloed Europese unie op de wet BPM

In art. 110 Verdrag van de werking van de Europese Unie (hierna VWEU) wordt beschreven dat er een verbod is op het heffen van binnenlandse belastingen op buitenlandse producten terwijl binnenlandse producten niet aan deze belasting zijn onderworpen. In art. 110 VWEU wordt het als volgt omschreven:

“De lidstaten heffen op producten van de overige lidstaten, al dan niet rechtstreeks, geen hogere binnenlandse belastingen van welke aard ook dan die welke, al dan niet rechtstreeks, op gelijksoortige nationale producten worden geheven. Bovendien heffen de lidstaten op de producten van de overige lidstaten geen zodanige binnenlandse belastingen, dat daardoor andere producties zijdelings worden beschermd.”

De Wet BPM ligt de laatste jaren flink onder vuur. Met name in grensoverschrijdende situaties komt de vraag aan de orde of de Nederlandse heffing niet in strijd is met artikel 110 VWEU. Bij registratie van een geïmporteerde gebruikte auto in het Nederlandse kentekenregister, is BPM verschuldigd. De verschuldigde BPM wordt in principe bepaald door middel van de bruto BPM te vermenigvuldigen met het afschrijvingspercentage van een forfaitaire tabel. Er wordt bij deze afschrijvingsmethode alleen rekening gehouden met de ouderdom van de personenauto en niet met overige gegevens voor een realistische afschrijving. Het is een vaste rechtspraak van HvJ EU dat een heffing weliswaar is toegestaan, maar dat deze niet hoger mag zijn dan de belasting die nog rust op een soortgelijke, al in de lidstaat aanwezige auto. Hieronder wordt duidelijk gemaakt dat heffing op basis van een forfaitaire tabel strijdig is met het EU-recht. Daarna wordt ingegaan op de invoering van de tegenbewijsregeling in de Nederlandse wet (koerslijst en taxatierapport). Ook de tegenbewijsregeling was op bepaalde punten in strijd met het EU-recht. Hierdoor is de wet gewijzigd in 2010 en 2012, verder worden er nog recente ontwikkelingen over de wet BPM besproken.

5.1. Strijdigheid forfaitaire tabel met artikel 110 VWEU

Één van de eerste arresten waarin deze strijdigheid wordt besproken is het arrest Gomes Valente van het HvJ (ECLI:EU:C:2001:109, 2001). Gomes Valente kocht in Frankrijk een gebruikte personenauto, bouwjaar 1991, en voerde deze in 1996 in Portugal in. Om de verschuldigde motorrijtuigbelasting te bepalen werd er gebruik gemaakt van de forfaitaire tabel, waarbij enkel rekening werd gehouden met de ouderdom van de personenauto. Het HvJ oordeelde hierover dat het weliswaar is toegestaan om de werkelijke waardeverminderingen van gebruikte personenauto's bij invoer te bepalen door middel van forfaitaire tabellen. Echter dient er rekening mee gehouden te worden dat een dergelijke regeling niet mag leiden tot, ook niet in een klein aantal gevallen, het zwaarder belasten van ingevoerde auto's dan vergelijkbare op de binnenlandse markt gekochte gebruikte auto's. Volgens het HvJ voldoet de Portugese regeling niet aan die eisen omdat daar enkel rekening wordt gehouden met de ouderdom van een gebruikte auto zonder de mogelijkheid van tegenbewijs. Nederland kende een soortgelijke regeling als de Portugese en heeft vervolgens de Wet BPM aangepast.

5.2. Invoering tegenbewijsregeling in de Nederlandse wet

Bij invoer van een gebruikte auto is BPM verschuldigd. BPM is verschuldigd op het moment dat de auto wordt geregistreerd in Nederland. In art. 10 BPM is een tabel opgenomen die vermindering van deze belasting regelt al naar gelang de ouderdom van de ingevoerde auto. Art. 10 BPM kent geen regel voor tegenbewijs. Dat tegenbewijs zou eruit kunnen bestaan dat wordt aangetoond dat de waarde van een ingevoerde auto meer dan gemiddeld is gedaald, waardoor een lager bedrag aan BPM zou zijn verschuldigd. In het Arrest Gomes Valente is bepaald dat een zodanige tegenbewijsregeling op grond van de Europese Unie is vereist. Het Hof Amsterdam (ECLI:NL:GHAMS:2004:AR2237, 2004) stelt vast dat in art. 10 BPM een bepaling voor tegenbewijs ontbreekt, waardoor dit artikel in zoverre in strijd is met het EG-verdrag. De belastingplichtige stelde in deze zaak nadrukkelijk dat de hele heffing van BPM wegens het ontbreken van tegenbewijs achterwege diende te blijven. Echter was die stelling weer in strijd met de beslissing van de Hoge Raad in het arrest (ECLI:NL:HR:2002:AE4811, 2002). Die strijdigheid van de wettelijke

verminderingregeling met het EG-verdrag brengt niet mee dat er in het geheel geen BPM mag worden geheven. Het Hof Amsterdam verwerpt dan ook op grond hiervan de stelling van belanghebbende dat heffing van BPM achterwege moet blijven vanwege nietigheid van art. 10 BPM. Intussen heeft de wetgever nog steeds geen tegenbewijsregeling opgenomen in art. 10 BPM. Wel is in het besluit van 3 december 2003 (DGB2003/6752M, 2003) goedgekeurd dat, indien het werkelijke afschrijvingspercentage van de betreffende auto hoger is dan het afschrijvingspercentage van de tabel van art. 10-2 BPM dit hogere afschrijvingspercentage mag worden toegepast. Dit besluit van de Staatssecretaris van Financiën voorziet erin dat voor de heffing van BPM onder voorwaarden en beperkingen kan worden afgeweken van art. 10 BPM. Bij de aangifte moet de belastingplichtige aantonen in hoeverre afschrijving voor zijn gebruikte personenauto afwijkt van de vermindering volgens de tabel. De belastingplichtige kan dit doen aan de hand van een koerslijst of een taxatierapport. Met de publicatie van dit besluit lijkt in elk geval te zijn voldaan aan de door het HvJ gestelde eis, dat op individuele basis onder voorwaarden moet kunnen worden afgeweken van een in de regelgevend neergelegde en voorgeschreven forfaitaire afschrijvingslijn. Echter oordeelt de Hoge Raad op 22 september 2006 (ECLI:NL:HR:2006:AY:8649, 2006) dat de wettelijke afschrijvingstabel die bij de BPM wordt gehanteerd wanneer een gebruikte auto in Nederland wordt geregistreerd (nog) niet in overeenstemming is met het Europees recht. Hierdoor is er de mogelijkheid dat belastingplichtige alsnog te veel BPM betaald ten opzichte van een referentieauto. Er is niet duidelijk bekend gemaakt in hoeverre en hoe voor de vaststelling van de forfaitaire vermindering, naast de leeftijd van de auto, met andere factoren rekening is gehouden. De door het hof aangenomen wet tot mogelijkheid tot tegenbewijs, vormt onvoldoende rechtvaardiging de afschrijvingstabel zonder meer acceptabel als te beschouwen.

5.3. Aanpassing wet 2007

Naar aanleiding van de jurisprudentie is in het Belastingplan 2007, met ingang van 1 februari 2007, art. 10-2 BPM aangepast. De aanpassing houdt in dat er voor gebruikte auto's gekozen kan worden voor de werkelijke afschrijving. Dit wordt uitgedrukt als percentage van de catalogusprijs inclusief BPM. Om deze afschrijving te berekenen wordt de catalogusprijs in nieuwstaat afgezet tegen de verkoopwaarde aan particulieren. Deze feitelijke waarde kan bijvoorbeeld worden vastgesteld aan de hand van een koerslijst of een taxatierapport. In de praktijk is dit beter bekend als de zogenoemde tegenbewijsregeling. (Kamerstukken II 2006/07, 2007).

5.4. Aanpassing wet 2010

Door de aanpassing in 2007 werd de koerslijst en taxatiewaarde gebaseerd op de verkoopwaarde van de personenauto. Dit was echter in strijd met Europese jurisprudentie. Naar aanleiding van de Hoge Raad uitspraak op 10 juli 2009 (ECLI:NL:HR:2009:BJ2012, 2009) wordt er geoordeeld dat voor vaststelling van de BPM moet worden uitgegaan van de inkoopprijs van een gelijksoortige, reeds op het nationale grondgebied geregistreerde gebruikte auto, en niet op de verkoopprijs ervan. Wanneer een handelaar een zodanige auto inkoopt, zal namelijk de nog op die auto rustende BPM gelijk zijn aan een door de handelaar betaalde inkoopsom evenredig gedeelte van de oorspronkelijke BPM. Deze BPM wordt niet verhoogd door de eventuele marge die de handelaar bij verkoop van de auto realiseert. Als in het onderhavige geval zou worden uitgegaan van de voorkoopwaarde van de auto, dan zou de marge van de handelaar in de heffing worden betrokken en wordt er dus BPM betaald over de marge van de handelaar. Hierdoor zou een gebruikte auto aan een hogere BPM-heffing worden onderworpen dan een referentieauto en dit is in strijd met art. 110 VwEU. Vandaar dat de bij de vaststelling van de BPM wordt uitgegaan van de inkoopwaarde en niet de verkoopwaarde.

Het gevolg is dat de wetgeving vanaf 1 januari 2010 aangepast is op aandringen van de Europese Unie. De aanpassing houdt in dat de BPM-heffing van een gebruikte auto niet op basis van de verkoopwaarde dient te worden bepaald maar aan de hand van de inkoopprijs. De afschrijving dient vanaf januari 2010 uitgedrukt te worden in procenten van de inkoopwaarde in Nederland op het tijdstip waarop de auto voor het eerst in gebruik is genomen (art10-2 BPM). Ook voerde de

Nederlandse overheid per 18 maart 2010 de zogenoemde 12%-regeling (art.8-1 uit.reg. BPM) in. De 12%-regeling houdt in dat de inkoopwaarde kan worden vastgesteld door de consumentenprijs te verminderen met €500 en het saldo te vermenigvuldigen met 0,88. De te elimineren winstmarge van de handelaar bij levering van een nieuwe auto kan dan forfaitair op €500 plus 12% worden gesteld.

5.5. Aanpassing wet 2012

Deze regeling houdt niet lang stand want ook de nieuwe regeling kan de toets der kritiek niet doorstaan. Dit blijkt uit een arrest van de Hoge Raad 2 maart 2012 (ECLI:NL:HR:2012:BV7393, 2012) waardoor medio 2012 de wet weer veranderd wordt. De Hoge Raad oordeelt dat vanaf 1 januari 2010 de nieuwe regeling in art. 10-2 BPM en vanaf 18 maart 2010 de zogenoemde 12%-regeling van art. 8-1 uit.reg.BPM in strijd zijn met art. 110 VWEU. Bij deze wijze van berekening is namelijk niet uitgesloten dat een ingevoerde gebruikte auto wordt onderworpen aan een hogere BPM dan de BPM die nog rust op de referentieauto. In dit geval is er bij een in- verkoop van een gebruikte auto waarbij gebruikt is gemaakt van de inkoopwaarde van een nieuwe auto om de waardedaling te bepalen, de marge die wordt gerealiseerd buiten beschouwing blijft. Ook die marge maakt deel van de catalogusprijs en staat bloot aan het dalen van de op de referentieauto rustende BPM gedurende zijn gebruiksduur. De regeling die geldt vanaf 2010 kan dus tot gevolg hebben dat een ingevoerde gebruikte auto aan een hogere BPM wordt onderworpen dan de BPM die nog rust op de referentieauto.

Naar aanleiding van het arrest van de Hoge Raad van 2 maart 2012 wordt de vermindering van de BPM voor een gebruikte personenauto, ingaande 1 januari 2013, uitgedrukt in een percentage van de som van de catalogusprijs en de BPM. De catalogusprijs is hierbij de geadviseerde verkoopprijs. De afschrijving voor de BPM loopt daardoor wat sneller dan bij afschrijving op basis van de inkoopwaarde. Een snellere afschrijving impliceert een lager te betalen BPM-bedrag voor gebruikte auto's. De forfaitaire tabel art. 8-5 uit.reg. BPM is per 1 juli 2012 aangepast. Art. 8-1 uit.reg. BPM is per 1 januari 2013 te komen te vervallen en daarmee ook de 12%-regeling.

5.6. Recente ontwikkelingen omtrent art. 110 VWEU

De Rechtbank Gelderland heeft recent geoordeeld dat de BPM-naheffing bij invoer van gebruikte personenauto's niet strijdig is met art. 110 VWEU (ECLI:NL:RBGEL:2015:7809, 2015). De rechtbank is dan ook van oordeel dat de mogelijkheid tot naheffing van de BPM niet met zich brengt dat in strijd met art. 110 VWEU ter zake van auto's uit andere lidstaten een hogere belasting wordt geheven dan ter zake van gelijksoortige binnenlandse auto's. De rechtbank overweegt dat op grond van jurisprudentie van HvJ van de EU, het in Nederland is toegestaan om een in een andere lidstaat geregistreerde personenauto aan een eenmalige registratiebelasting te onderwerpen in gevallen waarin de auto hoofdzakelijk bestemd is voor duurzaam gebruik in Nederland.

Onlangs is de 72%-regeling ter discussie gekomen bij de rechtbank Gelderland. Bij een aangifte van een geïmporteerde schadeauto kan er gekozen worden voor een taxatierapport. Zoals in hoofdstuk 4 is vermeld, dient bij een taxatierapport het schadebedrag te worden vermenigvuldigd met 72% om de waardevermindering te bepalen van de auto. Belanghebbende was van mening dat de regeling in strijd was met het Unierecht. Uit een recent arrest van rechtbank Gelderland is gebleken dat de 72%-regel een tegemoetkoming is in de bewijslast van de belastingplichtige en niet in strijd is met het Unierecht (ECLI:NL:RBGEL:2016:4383, 2016). Gelet hierop moet de bepaling worden beschouwd als een tegemoetkoming in de bewijslast, niet als een beperking. Om die reden acht de rechtbank deze bepaling toelaatbaar en niet in strijd met het Unierecht. De belastingplichtige had gesteld dat de Uitvoeringregeling ten onrechte als uitgangspunt hanteert dat de waardevermindering als gevolg van schade slechts 72% bedraagt. De belastingplichtige achtte dit uitgangspunt in strijd met het Unierecht.

Onlangs is er ook een uitspraak gedaan door de Hoge Raad of de inkoopwaarde mag worden bepaald aan de hand van een marge- of een btw-auto. Het standpunt dat bij een ingevoerde btw-auto de handelsinkoopwaarde van binnenlandse btw-auto's bepalend is, heeft de Hoge Raad verworpen in het arrest van 27 januari 2017 (ECLI:NL:HR:2017:77, 2017). In het onderliggende arrest (ECLI:NL:PHR:2016:223, 2016) is er door het Hof mede bepaald dat belanghebbende bij het bepalen van de inkoopwaarde van de auto's de laagste waarde op de koerslijst mag kiezen, ongeacht de fiscale herkomst van de auto's (marge-auto of btw-auto). De fiscale herkomst van de auto's is geen eigenschap die aan de auto's kleefte en heeft aldus geen invloed op de heffing van BPM. Hierdoor kan belanghebbende later nog in beroep gaan omdat nu de keuze van de afschrijvingsbasis losstaat van het kunnen schouwen van de auto. Om iedere mogelijkheid uit te sluiten dat uit andere EU-lidstaten afkomstige auto's zwaarder worden belast dan gelijksoortige binnenlandse auto's, en dus schending van art 110 VWEU, mag voor de registratie gekozen worden voor de laagst denkbare inkoopwaarde van de referentieauto: de inkoopwaarde als marge-auto dus.

Door verscheidene arresten is de wet door de jaren heen elke keer weer aangepast om te proberen de strijdigheid eruit te halen. Het eerste was dat de forfaitaire tabel niet alleen voldoende is om de waardebepaling te bepalen voor de BPM. Er mag nog steeds worden gekozen voor de forfaitaire tabel maar er wordt ook een mogelijkheid geboden om te kiezen voor de werkelijke waarde, dit dient te worden gedaan met de koerslijst of het taxatierapport. Door deze keuze is de strijdigheid van de forfaitaire tabel te komen vervallen. Echter het belangrijkste is dat de personenauto niet zwaarder mag belast worden dan dat er op een binnenlandse auto rust. Indien er ook maar €1,- meer belasting wordt geheven, kan de belanghebbende zich beroepen op het arrest Gomes Valente. De wet is op dit moment niet in strijd met art. 110 VWEU, dit is alleen indien er meer BPM wordt geheven dan op een soortgelijke auto in dezelfde lidstaat.

6. Gevolgen van een taxatierapport dat niet aan de eisen voldoet

Als er bij het importeren van een schadeauto gekozen wordt in de aangifte voor een taxatierapport, dient dit rapport te voldoen aan de voorwaarden zoals opgesteld in bijlage 1. Het taxatierapport zal dan niet geaccepteerd worden en er zal op een andere manier tot een goed taxatierapport moeten komen. Het belangrijkste gevolg is dan dat de inspecteur niet direct de BPM kan heffen. De heffing van de BPM zal door middel van een naheffingsaanslag opgelegd worden. Voor de inspecteur is het belangrijk dat de BPM op een correcte manier zal worden geheven over de geïmporteerde auto. Hier dient rekening te worden gehouden met art. 110 VWEU. Er mag namelijk niet teveel BPM worden geheven. Hieronder zal worden ingegaan op de gevolgen die er ontstaan indien een taxatierapport niet voldoet aan de eisen. Dit zal worden bekeken vanuit de kant van de Belastingdienst en de belastingplichtige. Verder wordt er ingegaan op de mogelijkheden die de inspecteur heeft om erachter te komen of er sprake is van meer dan normale gebruiksschade en wat een inspecteur kan doen indien een belastingplichtige weigert mee te werken. Daarna wordt er gekeken wat de inspecteur kan doen om toch de BPM naheffingsaanslag op te kunnen leggen. Ook wordt er nog besproken of de belastingplichtige nog kan switchen van methode.

6.1. Gevolgen vanuit de kant van de Belastingdienst.

Na het indienen van een taxatierapport ontfermt de afdeling BPM zich over het rapport. De wetswijzigingen door de motie Van Vliet (Vliet, Motie van Vliet Kamerstukken II 2012/2013, 31 213,nr.13, 2013) zorgden ervoor dat er in het begin van 2015 veel formele en materiële gebreken aan een taxatierapport waren. Naarmate de tijd verstreek leerden de taxateurs de formele gebreken uit het taxatierapport te halen en komen deze in 2016 vrijwel niet meer voor. Echter bij de methode koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade dient er zich wel een formeel gebrek aan. In de eisen van het taxatierapport staat dat de waarde moet worden vastgesteld aan de hand van drie tot vijf referentievoertuigen. Bij “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade”, wordt er geen gebruik gemaakt van de drie tot vijf referentievoertuigen maar van de koerslijst. Hier dient het formele gebrek zich aan. Normaal dient het taxatierapport niet verder afgehandeld te worden bij een formeel gebrek en moet dit er eerst worden uit gehaald om een fiscaal akkoord voor een kenteken te kunnen krijgen. De rechters zeggen echter dat dit niet kan worden gezien als formeel gebrek omdat een koerslijst wordt gebaseerd op meerdere referentievoertuigen en er geen andere oplossing aanwezig is (ECLI:NL:RBGEL:2016:4386, 2016). Hierdoor is het primair een formeel gebrek maar wordt het een materieel gebrek. Daarentegen zijn er nog wel taxatierapporten waarin de materiële gebreken zijn gebleven. Indien een taxatierapport niet aan de materiële eisen voldoet die gesteld worden door de wet, kan het rapport niet geaccepteerd worden. Daarbij wordt de bepaalde BPM in twijfel genomen en moet er gekeken worden welk nader passend onderzoek het taxatierapport nodig heeft (Bijlage 2). De belastingdienst kan dan bijvoorbeeld de auto laten hertaxeren door de Dienst Roerende Zaken(DRZ). Hierbij komt het geregeld voor dat de personenauto hoger wordt getaxeerd dan belanghebbende heeft aangegeven. Dit kan soms om enkele duizenden euro's gaan. Het gevolg is dat de belastingplichtigen het niet eens zullen zijn met de hertaxatie en in beroep gaan tegen de BPM-naheffing. Hierdoor zijn er veel procedures gekomen die bijna allemaal gewonnen zijn door de belastingplichtigen. Dit komt omdat de rechters vaak tussen de waarde van de belastingplichtige en de waarde van DRZ in gaan zitten. De rechter geeft niet vaak één van de partijen helemaal gelijk omdat taxatie geen exacte wetenschap is en dus zullen er altijd meningsverschillen blijven. Indien er ook maar €1,- minder belasting hoeft betaald te worden krijgt de belastingplichtige gelijk. Krijgt de belastingplichtige gelijk, dan heeft hij niet alleen het voordeel van de lagere BPM-naheffing maar ook heeft hij recht op een proceskostenvergoeding die tot wel €1.200,- kan oplopen. In de praktijk komt het vaak voor dat de belastingplichtige een taxateur om hulp vraagt. Omdat beroepen vaak gegrond worden verklaard gaan veel taxateurs zaken aan voor belastingplichtigen op basis van no cure, no pay. Belastingplichtigen lopen hierdoor geen risico omdat ze alleen maar kans maken op het betalen van

minder belasting en ze hoeven de taxateurs niet te betalen voor deze dienst. De taxateurs lopen daarentegen wel een klein risico. Als zij het beroep verliezen dienen de taxateurs de proceskosten te betalen. Dit gebeurt in de praktijk weinig omdat de beroepen bijna altijd gegrond worden verklaard. De taxateurs hebben daardoor veel zaken lopen tegen de Belastingdienst en verdienen door de proceskostenvergoeding er een goede boterham aan. Volgens staatssecretaris Eric Wiebes in zijn Autobrief (E. Wiebes, 2015) aan de Tweede Kamer is het voor hem een doorn in het oog. Hij is dan ook van mening dat er in de laatste jaren veel adviserende taxateurs bij zijn gekomen. Bepaalde taxateurs gaan in beroep tegen iedere naheffing, hoe klein het bedrag aan naheffing ook is. Vaak zijn deze puur uit op de proceskostenvergoeding. Doordat taxateurs massaal beroep aantekenen tegen de BPM-naheffingen is de Belastingdienst alleen al aan procesvergoedingen miljoenen euro's kwijt. De afdeling BPM heeft zijn handen dan ook vol aan deze taxatierapporten. Dit blijkt ook uit een recent arrest van de Rechtbank Gelderland (ECLI:NL:RBGEL:2016:5707, 2016) hierin acht de Rechtbank dat de handelswijze van de inspecteur om geen verweerschrift in te dienen en pas heel laat op de zaak betrekking hebbende stukken toe te zenden in strijd is met de goede procesorde, maar vindt vernietiging van de naheffingsaanslag een te zware sanctie. De onderbezetting van de Belastingdienst is geen excuus voor de handelswijze van de inspecteur. Het is echter wel een gevolg (Bijlage 3) van de vele zaken die de Belastingdienst heeft lopen. De Belastingdienst kan niet alle zaken in goede procesorde kan laten verlopen. Daardoor verliest de Belastingdienst veel zaken en int daardoor ook te weinig belasting.

6.1.1. Recente ontwikkelingen vanuit de politiek

Voor de verkiezingen van maart 2017 zijn er enkele belastingen voor automobilisten ter sprake gekomen. De BPM is niet besproken in de belastingcampagnes van de partijen maar wel andere zaken die te maken hebben met de belastingen van de auto. Een belangrijk onderdeel van de campagnes was het rekeningrijden: de automobilisten die veel kilometers maken, diende meer belasting te betalen. Dit wordt bij enkele partijen dan weer gecompenseerd met de motorrijtuigenbelasting. De winnaar van de verkiezingen, de VVD, is tegen kilometerheffing (bijlage 7) en het lijkt erop dat deze gaat samenwerken met D66 en CDA. D66 is voor kilometerheffing en CDA heeft geen mening over kilometerheffing maar is wel voor investeringen in wegen. Dat er een andere partij bij toegevoegd dient te worden, zal niet de doorslaggevende factor zijn voor het besluit van kilometerheffing. Echter, wat het nieuwe kabinet ook wordt en of er wel of geen kilometerheffing ingevoerd gaat worden; er zullen veranderingen aankomen. Ook is er een kans dat het nieuwe kabinet met een voorstel komt om de BPM volledig af te schaffen. Er wordt dan gehoor gegeven aan de gevolgen die er ontstaan door de huidige wetgeving rondom de BPM.

6.2. Gevolgen vanuit de kant van de belastingplichtige.

Het is gebleken dat de belastingplichtigen met behulp van taxateurs, weten hoe een taxatierapport tegenwoordig dient opgesteld te worden. Formele gebreken komen vrijwel niet meer voor in de taxatierapporten anno 2016. Indien een taxatierapport niet voldoet aan de eisen, heeft dit vaak te maken met de materiële eisen. Er kan niet direct een BPM aanslag worden opgelegd. Het gevolg hiervan is dat er van de Belastingdienst een naheffingsaanslag komt bij de belastingplichtigen. Ze kunnen op hun beurt weer bezwaar maken tegen de naheffingsaanslag of kunnen ook eens zijn met de naheffingsaanslag en het bedrag betalen. Echter is het vaker zo dat er een groter verschil zit tussen beide partijen waardoor de belastingplichtige in bezwaar gaat. In bijlage 4 wordt door Bolsenbroek en Partners aangegeven dat ze geen richtlijnen zien waaraan de Belastingdienst zich houdt wanneer een taxatierapport niet aan de eisen voldoet. De Belastingdienst zelf geeft ook aan dat er geen goede richtlijnen zijn voor het afwerken van taxatierapporten omdat het elke keer weer anders wordt aangepakt en meegedeeld aan de belastingplichtige. Dat het risicoprofiel niet duidelijk is bij de Belastingdienst, wordt ook bevestigd door een medewerker van de afdeling BPM (bijlage 3). Het gevolg hiervan is dat het voor belastingplichtigen moeilijk is om in kaart te brengen wanneer een taxatierapport voldoet aan de eisen die gesteld worden door de wet en de belastingdienst. Het is bekend dat taxateurs graag het randje opzoeken van de wet maar ze zijn er niet allemaal op uit de

Belastingdienst dwars te zitten (bijlage 4). In de praktijk is gebleken dat de gevolgen voor de belastingplichtigen die bezwaar aantekenen gering zijn oftewel geen financiële nadelige gevolgen hebben. Het kost wel tijd voor de, in dienst genomen, taxateurs maar deze doen op één dag meerdere zittingen zodat het voor de taxateurs zeer efficiënt handelen is. Als ze ook maar €1,- minder belasting hoeven te betalen, krijgen ze de proceskosten vergoed. Hierdoor is het voor de taxateurs een mooie manier om bij te verdienen met de proceskostenvergoeding omdat deze aardig kan oplopen. Door deze manier van denken komen verscheidene taxateurs met goedkopere tarieven voor het taxeren van personenauto's zodat ze kunnen verdienen aan de proceskostenvergoeding. In de commerciële sector is het wel mogelijk om extra personeel aan te nemen indien er een winstmodel is. Bij de Belastingdienst is het niet zo vanzelfsprekend dat er extra personeel komt omdat dit een overheidsinstantie is. Het vormt dan ook misschien wel een wezenlijk probleem voor taxateurs die er geen sport van maken om zo het geld te verdienen. Er komen vele taxateurs bij die door dit winstmodel op de markt gaan concurreren en zich niet meer met de belangrijkste zaken bezig houden in de autobranche. Het is dan voor sommige taxateurs een goed winstmodel geworden zodat de Belastingdienst zijn handen vol heeft aan die enkele taxateurs. Doordat er zoveel bezwaren worden gemaakt is het voor de Belastingdienst lastig om alle zaken op orde te hebben en is het voor de taxateurs eigenlijk best wel "gemakkelijk" om een zaak te winnen. Dit wordt ook aangegeven door Bolsenbroek en Partners. De taxateurs winnen vaak omdat de Belastingdienst onvoorbereid de rechtbank binnen stapt. Het proces is eigenlijk onbegonnen werk voor de Belastingdienst wat dan een verspilling is van hun tijd en geld.

Het is natuurlijk voor de belastingplichtige geen nadelig gevolg dat ze minder belasting hoeven te betalen indien ze een zaak winnen. Het is wel een nadelig gevolg dat ze eerst naar een rechter moeten stappen om gelijk te krijgen. Het komt vaak bij de rechter omdat de taxateurs vaak gebruik maken van de methode "koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade". Deze methode keurde de Belastingdienst in principe af. Deze methode was dus nog niet afgekeurd noch goedgekeurd. Indien er geen duidelijkheid wordt verkregen over de "koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade", blijven ze in deze vicieuze cirkel. Bolsenbroek en Partners heeft dan ook lang zitten wachten op een uitspraak over deze methode. Volgens het Hof Arnhem-Leeuwarden (ECLI:NL:GHARL:2016:4640, 2016), (ECLI:NL:GHARL:2016:4938, 2016) is gebleken dat de keuze voor de koerslijstwaarde mogelijk is indien er geen referentievoertuigen beschikbaar zijn. Op dit moment is het eigenlijk al de meest gangbare methode van werken bij bijvoorbeeld Bolsenbroek en Partners. Er zijn meerdere uitspraken hierovergeest; de ene rechter zegt dat het toegestaan is terwijl de andere hier nog over twijfelt. Door het beleidsbesluit van 7 april 2017 (Financiën, 2017) is het nu mogelijk om de besproken methode toe te passen! Hierin staat vermeld dat, wanneer er gebruik gemaakt wordt van de handelsinkoopwaarde in de koerslijst ter bepaling van de waarde van een personenauto met een taxatierapport de gebruikssporen die inherent zijn aan de leeftijd en kilometrage van de personenauto niet mogen worden meegenomen in de waardevermindering als gevolg van schade. Bij de handelsinkoopwaarde zoals deze opgenomen in een koerslijst is immers de waardevermindering als gevolg van leeftijd en kilometrage al verdisconteerd. Door dit besluit is het dus mogelijk om de methode toe te passen.

6.3. Hoogte van de meer dan normale gebruiksschade

Bij het opmaken van een taxatierapport wordt er vaak gebruik gemaakt van de methode "koerslijst minus schade". Deze methode is volgens het Gerechtshof 's-Hertogenbosch toepasbaar omdat noch uit de tekst van de wet en uit de uitvoeringsregeling, noch uit de toelichting op de uitvoeringsregeling een verbod volgt om een mix te hanteren van een koerslijst en de feitelijke getaxeerde schade (ECLI:NL:GHSHE:2015:2515, 2015). Volgens de rechtbank van Den Haag moet de normale gebruiksschade geëlimineerd worden uit de getaxeerde schade als er gebruik is gemaakt van een taxatierapport. In dit taxatierapport is gebruik gemaakt van een koerslijst waarbij de getaxeerde schade van de koerslijstwaarde af wordt gehaald. In dit schadebedrag dient de normale gebruiksschade geëlimineerd te worden (ECLI:NL:RBDHA:2015:9781, 2015). Bij het bepalen van de

waarde van de auto dienen drie tot vijf referentievoertuigen te worden gebruikt sinds 1 januari 2015. Indien geen van de referentievoertuigen 100% overeenkomt met de te taxeren personenauto wordt een gemiddelde waarde van de drie tot vijf referentievoertuigen aangemerkt als handelsinkoopwaarde. Wanneer er geen referentievoertuigen zijn die overeenkomen met de te importeren auto is het volgens het Hof Arnhem-Leeuwarden toegestaan om de waarde van de drie tot vijf referentievoertuigen te vervangen door de koerslijstwaarde (ECLI:NL:GHARL:2016:4938, 2016), (ECLI:NL:GHARL:2016:4640, 2016). De rechtbank Gelderland heeft tevens dezelfde mening toegedaan en heeft ook gewezen op de uitspraken van het Hof Arnhem-Leeuwarden. Rechtbank Gelderland is ook van mening dat er gekozen mag worden voor de koerslijstwaarde indien er geen referentievoertuigen beschikbaar zijn. Uit de wetsgeschiedenis kan niet afgeleid worden dat de wetgever zich op het standpunt heeft gesteld dat gegevens uit koerslijsten niet bruikbaar zijn wanneer gekozen wordt voor een taxatie (ECLI:NL:RBGEL:2016:4386, 2016). Rechtbank Gelderland heeft in de uitspraak (ECLI:RBGEL:2016:6595, 2016) van 8 december 2016 geoordeeld dat nog steeds niet uit de wetsgeschiedenis kan worden afgeleid dat gegevens uit de koerslijsten niet bruikbaar zijn als wordt gekozen voor een taxatie. Eerder werd door Rechtbank Zeeland-West-Brabant (ECLI:RBZWB:2016:8019, 2016) geoordeeld dat de berekening van “koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade” in de aangifte in materiële zin correct is, aangezien de koerslijstwaarde de referentieprijis weergeeft van soortgelijke auto zonder schade. Verschillende rechters oordelen ook dat ze de methode een correcte manier van berekenen is. Door het beleidsbesluit (Financiën, 2017) ingevoerd door de Staatssecretaris van Financiën is het nu mogelijk om deze methode te gebruiken.

De normale gebruiksschade wordt positief gecorrigeerd op de berekende schade. Deze normale gebruiksschade wordt aan de hand van een matrix, die is opgenomen in bijlage 5, bepaald. Deze matrix is in samenwerking met Autotelex gemaakt. Een klein voorbeeld van de berekening is als volgt met een personenauto van vier jaar oud en een kilometerstand van 75.000 kilometer:

Gemiddelde koerslijst waarde van de drie tot vijf referentievoertuigen:	€25.000,-
Berekende schade door middel van een taxatierapport:	- €8.000,-
Normale gebruiksschade die positief gecorrigeerd dient te worden:	+ €650,-
Waarde:	€17.650,-

De berekende schade moet worden onderbouwd door de belastingplichtige door middel van een gedegen schaderapport. De bewijslast van de hoogte van de schade rust dus op de belastingplichtige. De waarde van de auto, exclusief schade, wordt bepaald door de belastingplichtige. Echter is het mogelijk dat de Belastingdienst het niet eens is met de opgegeven waarde. In dat geval dient de Belastingdienst zelf met een gemotiveerde en aantoonbare waarde komen. Van belang is dat de Nederlandse belastingdienstautoriteit krachtens het Unierecht gehouden is aan verschillende wetten. Het belangrijkste is dat er geen hogere BPM wordt geheven op een, vanuit een andere lidstaat overgebrachte gebruikte, auto dan dat er wordt geheven op een gelijksoortige binnenlandse auto. Gelet op deze invloed, rust op de Inspecteur de last aannemelijk te maken dat de BPM die rust op de waarde (afgezien van de schade) van gelijksoortige auto's op het grondgebied van Nederland geregistreerde auto's niet lager is dan de BPM op de geïmporteerde auto. Het Hof Arnhem-Leeuwarden heeft tevens geoordeeld dat de Inspecteur de bewijslast heeft bij een naheffing met betrekking tot, kort gezegd, de waarde van de te hanteren referentieauto's (ECLI:NL:GHARL:2016:4938, 2016). Meer in het bijzonder de historische nieuwprijs daarvan en de handelsinkoopwaarde die door een handelaar wordt betaald bij aankoop van een particulier (vóór aftrek van de schade).

Het kan zijn dat de inspecteur wil weten of er wel echt sprake is van meer dan normale gebruiksschade. Hij kan de auto dan laten hertaxeren. De inspecteur kan bijvoorbeeld aan de belastingplichtige vragen of hij de auto wil tonen bij de dienst domein roerende zaken (DRZ). De toonplicht van art. 10-10 BPM zegt dat er een termijn wordt vastgesteld waarbinnen het motorrijtuig in ongewijzigde staat beschikbaar moet worden gehouden voor controle met het oog op een juiste vaststelling van de afschrijving. Binnen een termijn van 6 dagen dient de belastingplichtige de auto te tonen bij DRZ. Bij DRZ wordt de auto getaxeerd en de inspecteur gaat op basis van die taxatie een naheffingsaanslag opleggen. Tussen de hertaxatie van DRZ en de taxatie van de taxateur dient wel een verschil te zitten voor een naheffingsaanslag. Als er nauwelijks een verschil is, is een naheffingsaanslag overbodig. De inspecteur hoeft niet meteen DRZ in te schakelen. Het is ook mogelijk dat de inspecteur zelf gaat kijken bij de auto of er sprake is van meer van normale gebruiksschade. Echter is dit een iet wat ongebruikelijke manier omdat er dan nog aan de hand van foto's vanuit het taxatierapport dient gekeken te worden door een expert. Taxatie van schade is natuurlijk geen exacte wetenschap en er zal altijd verschil zitten. Er zijn dus verschillende manieren om erachter te komen of er echt sprake is van meer dan normale gebruiksschade.

6.4. Weigeren tonen van de auto

Het kan zijn dat de belastingplichtige weigert om de auto te tonen bij DRZ en ook weigert dat de inspecteur zelf langs komt. Hierbij verleent de belastingplichtige dus geen medewerking en kan er niet gekeken worden of er daadwerkelijk schade is en of er wel sprake is van meer dan normale gebruiksschade. In dat geval, kan de inspecteur gaan naheffen op basis van koerslijst/ forfaitaire tabel. Hierbij kiest de inspecteur ervoor dat er geen meer dan normale gebruiksschade is vastgesteld op basis van de foto's en kiest de meest gunstige methode voor de belanghebbende. De koerslijst wordt vaak vermeld in het taxatierapport en daar zal de inspecteur dan ook vaak gebruik van maken. Indien de inspecteur wel heeft vastgesteld aan de hand van de foto's dat er sprake is van meer dan normale gebruiksschade, kan hij ook op basis van die foto's een naheffingsaanslag doen. De belastingplichtige kan dan eventueel op de naheffingsaanslag in beroep gaan.

6.5. Geen sprake van meer dan normale gebruiksschade

Het kan voorkomen dat er bij een taxatierapport wordt geconstateerd dat er geen sprake is van een schadeauto en er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade. Dan kan de inspecteur gaan naheffen op basis van de koerslijst die eventueel vermeld staat in het taxatierapport. Indien de inspecteur zegt dat er geen sprake is en de belastingplichtige is van mening dat dit wel zo is, zal de kans groot zijn dat de belastingplichtige in beroep zal gaan op de naheffingsaanslag. Indien de belastingplichtige toch inziet dat er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade, kan de naheffingsaanslag alsnog betaald worden.

6.6. Mogelijkheid van switchen

Sinds de uitspraak van 18 maart 2016 door de Hoge Raad is het duidelijk of het mogelijk is om te switchen van methode. De Hoge Raad geeft aan dat het switchen van methode door de belastingplichtige mogelijk is maar dat wel aan één bepaalde voorwaarde moet worden voldaan. De Hoge Raad oordeelt dat een belastingplichtige na zijn keuze alsnog kan kiezen voor een andere afschrijvingsmethode of beroep te doen op gegevens die bij de aangifte niet zijn gebruikt, mits voor het vaststellen van de juistheid ervan geen (tweede) controle van het voertuig hoeft plaats te vinden. De reden dat er geen (tweede) controle mag worden gedaan voor het bepalen van de staat van de auto is, dat het moment van registratie van de auto bepalend is voor de mate van afschrijving. Zoals bepaald is in art. 10-7 BPM. Na de registratie zal de auto namelijk in gebruik worden genomen en kan de staat van de auto niet achteraf bepaald meer worden doordat er meer kilometers gereden zijn en in die kilometers ook schade kan worden gereden. Wisselen is mogelijk als de nieuwe aangifte, waar gebruik is gemaakt van de gegevens in de eerdere gebruikte aangifte, aantoonde dat er destijds sprake was van een te laag afschrijvingspercentage.

Een voorbeeld van een uitspraak waar het wel mogelijk is om te switchen is het arrest van de Hoge Raad (ECLI:NL:HR:2016:422, 2016). In dit arrest werd er geswitcht van koerslijst, de belanghebbende was uitgegaan van de Autotelex-koerslijst maar wilde switchen naar de XRAY-koerslijst. In deze zaak werden uitgangspunten gehanteerd zoals catalogusprijs, datum en kilometerstand. Het switchen van de ene koerslijst naar de andere was vrij eenvoudig omdat er in beide koerslijsten gebruik wordt gemaakt van dezelfde parameters.

In een andere uitspraak van de Hoge Raad (ECLI:NL:HR:2016:421, 2016) ook op 18 maart 2016, was het oordeel dat het niet mogelijk was om te switchen. Belanghebbende wilde switchen van de forfaitaire tabel naar een koerslijst. Dit was niet mogelijk omdat de forfaitaire tabel alleen rekening houdt met de leeftijd en niet met de kilometerstand. Hierdoor gebruikte belanghebbende niet dezelfde parameters. De Hoge Raad vond dat het achteraf niet meer vast te stellen was of de opgegeven kilometerstand ten tijde van de voldoening van de verschuldigde BPM juist was. Hierdoor kan de belastingplichtige niet alsnog kiezen voor toepassing van een koerslijst. Hier zou er dus een (tweede) controle nodig zijn om vast te stellen of de juiste kilometerstand gebruikt is. Omdat de auto al in gebruik was na de registratie was het dus niet meer mogelijk om de juiste gegevens te verkrijgen en was het niet mogelijk om te switchen van methode.

6.7. Gevolgen:

Indien een taxatierapport niet aan de eisen voldoet, is het grootste gevolg dat de aangifte niet goedgekeurd kan worden. De bepaalde BPM zal niet worden goedgekeurd en kan er een naheffing volgen. De belastingplichtige zal dan via de rechter proberen om niet te veel belasting te betalen. Via de methode “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade”. Tot 7 april werd deze methode echter niet goed gekeurd door de inspecteur maar ook niet verboden door de wet. Deze methode is voor de belastingplichtige meestal wel de beste optie. Voor het beleidsbesluit was het voor de Belastingdienst moeilijk om grip op alle zaken te krijgen. Tot nu toe verliezen ze de zaken keer op keer omdat er geen alternatief was voor de wet. Het gevolg hiervan is dat er op dit moment de Belastingdienst zit met een onderbezetting en met hoge kosten doordat ze vele zaken hebben verloren. Het is voor de Belastingdienst dan moeilijk om alle aangiftes op een juiste manier te doen. In de autobranche zijn er veel adviserende taxateurs bijgekomen omdat hiermee een goede boterham valt te verdienen. Doordat er eerst geen oplossing was voor het probleem, zijn er veel zaken aangespannen tegen de Belastingdienst. De vele adviserende taxateurs hebben de autobranche veranderd in een winstmodel. De gevolgen van een niet correct taxatierapport zijn dus in beginsel voor een belastingplichtige makkelijk op te lossen indien je een taxateur in handen neemt. Voor de Belastingdienst is het gevolg dat ze meer werk op de hals halen dan ze eigenlijk aan kunnen. Het is voor de Belastingdienst en belastingplichtige dan ook van belang dat er eindelijk duidelijkheid komt op grond van de BPM. Hierop is gehoor gegeven door middel van het beleidsbesluit door de Staatssecretaris van Financiën op 7 april 2017. Hierdoor is het mogelijk om de methode “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade” toe te passen.

7. Oplossingen

7.1. Oplossingen vanuit de kant van de belastingdienst

Voor de problemen die er ontstaan door de wet BPM zijn vanuit de kant van de Belastingdienst oplossingen aangedragen door een medewerker van de afdeling BPM en door onszelf. De gevolgen zijn besproken in het vorige hoofdstuk. Het voornaamste gevolg van een incorrect taxatierapport is dat er niet direct belasting de bepaald kan worden.

7.1.1. BPM afschaffen

Een oplossing zou misschien al wel uit het verleden kunnen komen: het afschaffen van de BPM. Het kabinet is al een tijd van plan om op termijn de BPM helemaal af te schaffen en er zijn in het verleden dan ook al verschillende pogingen gedaan. In 2015 was dit bijna het geval. Toen werd er een aankondiging gedaan dat de BPM wellicht afgeschaft zou worden door de staatssecretaris van Financiën, de heer Wiebes. Dit leek te mooi voor woorden en dat is het ook gebleken. Indien het kabinet de BPM ineens zou afschaffen, zouden de leasemaatschappijen in de rode cijfers duiken omdat hun auto's ineens minder waard zouden worden. Na het officieel bekend maken van de autobrief II (E. Wiebes, 2015) is gebleken dat de BPM gewoon in takt blijft. Echter is het nog wel zo dat hij duidelijk heeft aangegeven dat hij van de BPM af wil. Zijn mening is dan ook dat het een juridisch gedrocht systeem is dat veel rompslomp met zich meebrengt en ook niet goed valt in Europa. Doordat de BPM voor de belastingdienst ook een doorn in het oog is, zou je met het afschaffen dan ook vele problemen oplossen. Echter is het tot op heden niet gebeurt en blijft Nederland hiermee zal jaren één van de duurste autolanden van Europa. Misschien kan de overheid de inkomsten uit de BPM niet missen en blijft daardoor de BPM in stand. Vanuit de kant van de afdeling BPM is er dan simpelweg een kans dat ze hun baan verliezen. Het afschaffen van de BPM is misschien wel mogelijk in het nieuwe kabinet dat wordt gevormd in 2017. In bijlage 7 is naar voren gekomen dat er kans bestaat op een kilometerheffing. Indien er een kabinet komt dat voor verandering is van de belastingen van de auto, is het wellicht ook mogelijk dat de BPM wordt afgeschaft.

7.1.2. Variant op het tabelsysteem

Er bestaat in Roemenië een systeem voor het heffen van een belasting op auto's wat gelijk staat voor de Nederlandse BPM. In deze tabel wordt er niet alleen gekeken naar de leeftijd maar wordt er bijvoorbeeld ook gekeken naar de kilometrage. Aan de hand van de tabel wordt er dan een aangifte gedaan voor het importeren van een auto. Een andere mogelijkheid is, indien men het niet eens is met het bedrag dat uit de tabel komt, dat de auto wordt getaxeerd. Dit wordt gedaan door een soortgelijke instantie zoals we in Nederland de DRZ hebben. Bij deze taxatie worden de kosten voor het taxeren betaald door de belastingplichtige. Bij het taxeren van de auto wordt er altijd rekening gehouden met art. 110 VWEU. Het grootste verschil met deze regeling is dat je altijd eens moet zijn met de taxatie die gedaan wordt. Er kan dus geen bezwaar worden gemaakt op de taxatie. Het grootste voordeel is hier dat het systeem duidelijk en eenduidig is. De Belastingdienst heeft het in principe gemakkelijk en kan hierdoor ook sneller zaken gaan afhandelen. Het grootste nadeel is dat, indien de taxatie hoger uitvalt dan de originele aangifte, de belastingplichtige niet meer terug kan naar de originele aangifte. Een ander nadeel is dat het hele proces in handen is van de overheid. Hierbij zullen de belastingplichtigen ook hun bedenkingen hebben, want die instantie zal in opdracht van de overheid de auto's taxeren. Het invoeren van een soortgelijk systeem zou vele problemen oplossen en voor de Belastingdienst het vele malen makkelijker maken.

7.1.3. Grotere bezetting op de afdeling BPM

Voor de belastingdienst is het op dit moment belangrijk om bepaalde zaken te gaan winnen. Hiermee geven ze een signaal af dat niet alle taxatierapporten gemakkelijk gewonnen worden door de

taxateurs. Voor de Belastingdienst is belangrijk dat ze de zaken op orde stellen en zaken gaan winnen. Door de dossiers beter voor te bereiden kan er in de rechtbank een duidelijker signaal worden afgegeven wat de Belastingdienst precies bedoelt met een goed taxatierapport. Dit zal geen ultieme uitkomst zijn maar indien ze meer stand houden in de rechtbank zal er in de toekomst eerder nagedacht worden door de taxateurs om in bezwaar te gaan. De dossiers goed in orde hebben betekent de inkoop- en verkoopprijzen weten en dit moeten vergelijken met de koerslijst. Hier is ook van belang om erachter te komen wat de echte schade is en of de schade misschien ook wel in één keer kan worden gemaakt in plaats van alle kleine onderdelen apart. Indien de belastingdienst de dossiers beter op orde wil hebben, zal de afdeling BPM waarschijnlijk een grotere bezetting nodig hebben.

7.1.4. Beloning systeem

Een andere oplossing zou kunnen zijn dat de Belastingdienst meer taxatierapporten gaat goed keuren. Hiermee wordt bedoeld dat taxatierapporten worden goedgekeurd indien het verschil niet al te groot is en het dus niet rendabel is voor de belastingdienst om er een zaak van te maken. Daarbij moet dan wel het begrip “niet te groot verschil” duidelijk zijn omschreven. Dit zal wel heel moeilijk zijn om in de praktijk toe te passen maar het zal de Belastingdienst wel de mogelijkheid bieden om zich meer op de grotere verschillen te gaan concentreren.

7.1.5. Betere selectie maken

Nog een oplossing zou kunnen zijn dat de Belastingdienst aan de “voorkant” van het proces een betere selectie maakt. Hiermee wordt bedoeld dat de belastingdienst vooruit dient te gaan kijken waarom een bepaald taxatierapport niet aan de eisen voldoet. Hierbij moet er dan ook worden nagedacht hoe een bepaald vraagstuk aangepakt dient te worden indien dit een bezwaar oplevert. Het is van belang dat alle informatie in het dossier blijft en ook vanaf het begin al wordt aangevuld. Indien informatie eerder in het rapport gezet kan worden, kan er eerder actie worden ondernomen. Als je eerder druk zet kan er later in het proces, tijd worden besteed aan zaken die belangrijk zijn in plaats de informatie zoeken die je al had moeten hebben.

7.2. Oplossingen vanuit de kant van de belastingplichtige

Voor de problemen die er ontstaan door de wet BPM zijn vanuit de kant van de belastingplichtige/taxateurs oplossingen aangedragen door de directeur en medewerker van het bedrijf Bolsenbroek en Partners (Bijlage 4). Gedurende het gesprek is naar voren gekomen dat de autobranche niet uitsluitend bezig is om het de Belastingdienst zo moeilijk mogelijk te maken; er wordt ook gezocht naar oplossingen.

7.2.1. BPM afschaffen

De oplossing van het BPM probleem was in 2015 bijna het geval. Zoals gezegd zou de BPM afgeschaft worden maar uiteindelijk was dit toch niet het geval en het plan is ingetrokken. De afschaffing van BPM zou voor de belastingplichtige allicht de beste oplossing zijn want minder belasting betalen is beter voor de belastingplichtige. Echter is het niet haalbaar om in één keer de BPM af te schaffen en zal dit dan ook een jarenplan worden. Tot die tijd blijven de belastingplichtigen hopen dat staatsecretaris de heer Wiebes zijn plannen een keer voort zal zetten en de BPM ook daadwerkelijk zal gaan afschaffen.

7.2.2. Certificaat afgeven beter organiseren

In de branche van de taxateurs is er op dit moment een groot verschil met de originele taxateurs en de adviserende taxateurs, zoals de Belastingdienst ze zelf noemt. Deze groep van adviserende taxateurs richten zich alleen op zaken waarmee een goede procesvergoeding te verdienen valt. Bolsenbroek en Partners is dan ook van mening dat er misschien beter gekeken dient te worden bij het afgeven van het certificaat zoals vermeld staat in art.8-4-b-1.1 uit.reg. BPM. Hiermee geeft Bolsenbroek en Partners aan dat er mogelijkerwijs een overeenstemming kan komen tussen de Belastingdienst en de Branche van verzekeringen om een “van niveau certificaat” af te geven. Het

komt immers nog wel eens voor dat een taxateur die zijn certificaat afhandig is gemaakt, op eenvoudige manier aan een nieuw certificaat kan komen. Hierdoor zijn ze in staat om toch te blijven bestaan en door te gaan met de zaken. Het zou voor de Belastingdienst vele zaken schelen en dus uiteindelijk ook besparing kan opleveren.

7.2.3. Betere selectie maken

Het is wellicht een optie voor de Belastingdienst om een beter risicoprofiel te maken op de afdeling BPM. Het gebeurt namelijk herhaaldelijk dat er zaken gewonnen worden door belastingplichtige puur omdat de Belastingdienst de zaken niet goed heeft voorzien en gereedgemaakt. Het is bekend dat de belastingplichtige graag de grens opzoekt bij de Belastingdienst om zo te onderzoeken tot hoeven ze kunnen gaan. Maar er zijn ook belastingplichtigen die niet overal een zaak van willen maken. Ze willen gewoon dat de aangifte goedgekeurd wordt. Echter is het op dit moment niet helder wat er precies wordt verwacht van de belastingplichtige bij het opmaken van een taxatierapport. Het lijkt wel of de Belastingdienst willekeurig zaken eruit haalt om toch grip te krijgen op de zaken. Indien er duidelijk is wat wel is toegestaan en wat niet, is het voor de belastingplichtige ook eenvoudiger om een taxatierapport op te stellen. Dit is niet de oplossing van alle problemen maar het kan voor de Belastingdienst en de belastingplichtige op korte termijn toch veel goed doen.

7.2.4. Koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade

Naast het eventueel afschaffen van de BPM is het voor de Belastingdienst volgens Bolsenbroek en Partners wellicht een oplossing om de zaak “koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade” eens duidelijk te maken. Zolang er geen uitleg is zal de vicieuze cirkel blijven bestaan. Het is gebleken dat dit van hogerhand afgehouden wordt omdat er nog teveel onduidelijkheden zijn over deze manier van taxeren. Dit wordt aangegeven door Bolsenbroek en Partners maar dit wordt ook bevestigd door een medewerker van de Belastingdienst. Verschillende rechters hebben geoordeeld dat deze methode een correcte wijze is voor het berekenen van de waarde van een schadeauto (ECLI:RBZWB:2016:8019, 2016) (ECLI:RBGEL:2016:6595, 2016). Indien ze de ambitie hebben om de methode in de wet te plaatsen zal deze moeten worden aangepast. Door het beleidsbesluit van april 2017 is het mogelijk om de methode toe te passen.

7.3. Oplossingen voor de problemen indien een taxatierapport niet voldoet aan de eisen

De oplossingen die zijn bepaald door de Belastingdienst en de Belastingplichtige zijn te verdelen in op korte termijn en langere termijn.

7.3.1. Oplossingen op korte termijn

Op korte termijn is een grotere bezetting praktisch gezien een uitkomst voor de Belastingdienst. Hierdoor is het mogelijk om meer zaken, waarbij vanaf de “voorkant” van het proces de juiste informatie aanwezig of aangevuld wordt, beter voor te bereiden en af te handelen. Ook kunnen de eisen waaraan een taxatierapport dient te voldoen, duidelijk worden omschreven. Vooral ook omdat in april 2017 de methode “koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade” is toegestaan. Verder zou er op korte termijn wellicht overeenstemming bereikt kunnen worden over het afgeven van een “van niveau certificaat” voor taxateurs, zoals beschreven in paragraaf 7.2.2..

7.3.2. Oplossingen op de lange termijn

Oplossingen voor de lange termijn vergen vaak ook meer tijd indien het om een verandering in de wet bevat. Een tabelsysteem in Nederland toepassen zoals wordt gebruikt in Roemenië is mogelijk indien het systeem niet in strijd is met art. 110 VWEU. Het systeem toepassen in Nederland kan mogelijk een oplossing zijn voor de problemen die er ontstaan in de wet BPM, echter dient dan het hele systeem te worden aangepast in verband met kiezen en switchen van methode. Dit kan veel rompslomp met zich mee brengen en zal ook op veel verweer komen te staan vanuit de Tweede Kamer. Om het systeem zo te veranderen is het wel van belang dat de BPM blijft bestaan. Dit staat op losse schroeven omdat in 2015 al plannen zijn geweest om de BPM in één keer af te schaffen. Dit

had echter te grote directe gevolgen voor onder andere de leasemaatschappijen. In een meerjarenplan zou wel de BPM eventueel afgebouwd kunnen worden om uiteindelijk te verdwijnen. Dit dient dan nog wel gedragen te worden door de tweede kamer. Doordat er een nieuw kabinet wordt gevormd in 2017 is er een kans aanwezig dat er veranderingen gaan plaatsvinden. Een andere oplossing is de manier van waarderen van de auto via de variant “koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade” goed te keuren. Dit is op dit moment de meest voorkomende manier van taxeren bij de belastingplichtige. Dit is nu gedaan door middel van het beleidsbesluit van april 2017! Deze manier van waarderen is voor de Belastingdienst echter nog steeds een doorn in het oog omdat de waarde van de auto lager wordt gewaardeerd en daardoor ook minder BPM wordt betaald.

8. Conclusie

Doel van dit rapport was om een advies te presenteren waarbij er een manier gevonden is om de verschuldigde BPM van een geïmporteerde gebruikte personenauto te bepalen bij gebruik van een taxatierapport dat niet aan de eisen voldoet.

Indien een gebruikte schadeauto wordt geïmporteerd, dient er BPM te worden betaald over de waarde van de auto. De wet BPM is gericht op het heffen van BPM over vervoersmiddelen. Het heffen van BPM kan op twee momenten, namelijk bij registratie van de auto in het kentekenregister of op het moment waarop de auto voor het eerst op de Nederlandse weg wordt gebruikt. De waarde van een gebruikte auto kan worden berekend op drie verschillende manieren namelijk via de forfaitaire tabel, koerslijst of taxatierapport. Als er gekozen wordt voor een taxatierapport dient dit te voldoen aan de eisen van art. 8-4-b uitv.reg.BPM. De waardevermindering van de auto door de schade is vastgesteld op 72% van de totale getaxeerde schade. Over de berekende taxatiewaarde dient BPM te worden betaald. Dat men kan kiezen voor een taxatierapport is gekomen omdat men in het verleden meerdere keren prejudiciële vragen heeft gesteld aan het Europese Hof. De BPM zou namelijk in strijd zijn met art. 110 VWEU. Zo is er in 2007 de keuze ontstaan uit eventueel de koerslijst en het taxatierapport. De wet is in 2010 weer veranderd. De waarde van de auto wordt nu bepaald aan de hand van de inkoopwaarde in plaats van de verkoopwaarde. Echter was deze verandering van de wet weer in strijd met art. 110 VWEU. Hierdoor ging in 2012 de waarde van de auto naar de catalogusprijs. De bezwaren werden allemaal ingediend met de gedachte dat er, volgens het arrest van Gomez Valante(2002), niet meer belasting mag worden geheven op een auto dan er op een binnenlandse auto rust. Indien dit wel het geval zou zijn, is de wet in strijd met art. 110 VWEU. Het komt echter steeds vaker voor dat een taxatierapport niet voldoet aan de eisen. Dit blijkt uit onderzoek door middel van gesprekken met de Belastingdienst. Daardoor kan de BPM niet worden bepaald en dient er een vervolgonderzoek gedaan te worden. De belastingplichtige gebruikt steeds vaker de methode “koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade” voor het waarderen van de waarde van de auto. De Belastingdienst was het hier lang niet mee eens. Echter is noch uit de wet noch uit rechtspraken gebleken dat dit niet of wel toepasbaar is. Door de vele zaken die de Belastingdienst heeft lopen, hebben ze op dit moment dan ook hun handen vol. Echter het is zo dat de zaken vaak gewonnen worden door de belastingplichtige omdat de rechter vaak een gemiddelde waarde neemt. Indien de belastingplichtige ook maar €1,- minder belasting hoeft te betalen zijn ook de proceskosten voor de Belastingdienst. De belastingplichtige neemt vaak een adviserende taxateur in de armen die, voor de procesvergoeding, de zaken aanvoert. Doordat de Belastingdienst keer op keer de zaken verliest is het voor de Belastingdienst dan ook van belang dat er grip op de zaak komt. Om de gewenste balans te vinden van een goed taxatierapport, zullen er veranderingen moeten worden doorgevoerd. Indien dit gebeurt, scheelt het voor de komende jaren aan proceskostenvergoedingen en personeel bij de Belastingdienst.

Na grondige analyse zijn er twee adviezen die tot stand zijn gekomen na.

Advies 1:

De waarde van een auto, die meer dan normale gebruiksschade heeft, dient op een andere manier te worden gewaardeerd. De manier van “koerslijst minus waardevermindering als gevolg van schade” dient te worden geïmplementeerd in de Nederlandse wet omdat dit het op dit moment de meest voorkomende manier is van taxeren en het niet is gebleken dat dit in strijd is met de wet. Uit onderzoek is er door meerdere rechters bevestigd dat dit een correcte manier van berekenen is van de waarde van een schadeauto. Verder is uit ons onderzoek ook gebleken dat dit voor de belastingplichtige en de Belastingdienst medewerkers van de BPM afdeling een wens is. Indien hier voor wordt gekozen dan dient de wet aangepast te worden door middel van een besluit. Tijdens het schrijven van ons rapport, is in april 2017 hier dan ook gehoor aangegeven door invoering van het

beleidsbesluit van de Staatssecretaris van Financiën. Hiermee hebben ze de vicieuze cirkel doorbroken.

Advies 2:

Een ander advies is om de BPM helemaal af te schaffen. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat dit ook al bijna het geval was in 2015. Bekend is wel de heer Wiebes van de BPM af wil, die voor hem een doorn in het oog is. Het dient dan ook geleidelijk afgeschaft te worden in een meer jarenplan. Toen was het plan om dit in één keer te doen. Dit had echter te grote gevolgen voor onder andere de leasemaatschappijen. Dit moet dan wel door de Tweede kamer gedragen, en dus geaccepteerd, worden. Misschien is het een voordeel dat er in 2017 een nieuw kabinet wordt gevormd dat wellicht open staat voor veranderingen in de belastingen van auto's. Hierdoor is er een kans dat het afschaffen van de BPM ook weer opgepakt wordt. Het afschaffen zou eigenlijk simpelweg alle problemen oplossen.

9. Casus

9.1. Inleiding Casus

Belanghebbende heeft bij Bolsenbroek en Partners aangegeven dat hij een auto wilde importeren vanuit het buitenland naar Nederland. Bolsenbroek en Partners constateerde dat dit via een taxatierapport dient te worden gedaan omdat volgens Bolsenbroek en Partners het een auto betrof met meer dan normale gebruiksschade maar niet een schadeauto volgens art. 1-1-u wegenverkeerswet 1994. In bijlage 8 is het taxatierapport van de auto is toegevoegd. Dit taxatierapport zal als leidraad dienen voor de casus.

In het taxatierapport is er gebruik gemaakt van de methode “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade”. In de waardevermindering is er rekening gehouden met de normale gebruiksschade. Deze is geëlimineerd uit de getaxeerde schade omdat er gebruik is gemaakt van een taxatierapport (ECLI:NL:RBDHA:2015:9781, 2015). Bij het bepalen van de waarde van de normale gebruiksschade is er gebruik gemaakt van een matrix die is opgenomen in bijlage 5. Deze matrix is in samenwerking met Autotelex gemaakt. De normale gebruiksschade wordt positief gecorrigeerd op de berekende schade. Er wordt aangifte gedaan met dit taxatierapport, zodat de berekende BPM betaald kan worden.

De berekende schade dient te worden onderbouwd door de belastingplichtige door middel van een gedegen schaderapport. De belastingplichtige heeft in dit geval de bewijslast van de hoogte van de schade. Echter dient de Belastingdienst het rapport te beoordelen. Van belang is dat de Nederlandse belastingdienstautoriteit krachtens het Unierecht gehouden is aan verschillende wetten. De Belastingdienst kan verschillende dingen doen als ze het taxatierapport ontvangen.

De Belastingdienst kan bijvoorbeeld de volgende acties ondernemen:

- * het verwerpen van het taxatierapport in verband met gebreken,
- * het accepteren van het taxatierapport,
- * het niet eens zijn met de hoogte van de schade,
- * het niet eens zijn met de waardebepaling van de personenauto,
- * de opgegeven schade normale gebruiksschade vinden en het dus geen schade vinden.

In paragraaf 9.2 wordt er eerst een kort overzicht gegeven van de gegevens van het taxatierapport en hoe deze tot stand zijn gekomen. In de daarop volgende paragrafen worden eerst de mogelijkheden uitgelegd wat de Belastingdienst kan doen met behulp van de theorie die gebruikt is in het onderzoeksgedeelte. Hier worden de verschillende onderwerpen uitgelicht aan de hand van het taxatierapport in bijlage 8. Daarna wordt er antwoord verschaft op de adviesvraag die als volgt luidt:

“Op welke manier zou dit taxatierapport behandeld moeten worden vanuit onze optiek?”

Hierin dient duidelijk te worden gemaakt welke adviezen wij zouden geven over dit taxatierapport en over de aanpak ervan.

9.2. Overzicht cijfers taxatierapport

Om een beter beeld te krijgen van een taxatierapport is er in bijlage 8 het volledige taxatierapport bijgevoegd. Hieronder de uitleg van de waardebepaling van de Volvo XC60 die in Nederland wordt ingevoerd.

3. Financials

Grondslag gegevens:

Oorspronkelijke NL cataloguswaarde inclusief opties conform bijlage uitvoeringsspecificaties: ¹	€ 54.850	
(tussentijdse) Bruto BPM: ²	€ 11.042	
Rest BPM o.b.v. forfaitaire BPM tabel:	€ 3.450	31,24%
Rest BPM o.b.v. koerslijst:	€ 3.365	30,47%

BPM na correctie:

Herrekenende Rest BPM na taxatie:	€ 2.729	24,71%
-----------------------------------	---------	--------

Waardebepaling conform onderzoek referentievoertuigen:

Handelsinkoopwaarde voor correctie: ³	€ 16.715	30,47%
Af: Correctie conform bijlage schadecalculatie: ⁴	€ 3.857	
Bij: Correctie conform AutoTelex Matrix: ⁵	€ 700	
Waarde correctie totaal: ⁶	€ 3.157	
Handelsinkoopwaarde na correctie:	€ 13.558	24,72%

Hierbij een korte uitleg van de herkomst van onderstaande gegevens.

*1. De oorspronkelijke cataloguswaarde komt vanuit de koerslijst maar kan ook berekend worden aan de hand van de nieuwprijs plus de opties (uitvoering) en minus de rijklaarmaakkosten.

*2. De bruto BPM van €11.042 staat vermeld op de koerslijst.

De rest BPM o.b.v. forfaitaire tabel wordt aan de hand van de volgende tabel berekend.

BPM op basis van catalogusprijs

Netto catalogusprijs	€ 36812
BPM regime (ingangsdatum)	01-01-2012
BPM vrij bedrag ¹	€ 175
Optie korting	€ 0
	€ 36637
BPM-percentage (11,1%)	€ 4067
Brandstoftoeslag	€ 1900
Energiebeltoeslag	€ 0
CO2-toeslag (149 g/km)	€ 5076
Fijnstoftoeslag/Roetfilter/Euro6 korting	€ 0
	€ 11042
Bruto-BPM	€ 11042
Leeftijdskorting (68,75%)	€ 7592
Rest-BPM op basis van catalogusprijs	€ 3450

Dit is 31,24% van de bruto BPM.

$$€3.450 * €11.042 * 100 = 31,24\%$$

De rest BPM o.b.v. koerslijst wordt aan de hand van de handelsinkoopwaarde (taxatiewaarde) bepaald. Dit was 30,47% van de cataloguswaarde dus de rest BPM bedraagt ook 30,47%.

$$€11.042 * 30,47\% = €3.365$$

*3. De handelsinkoopwaarde (taxatiewaarde) van Xray. De waarde van €16.715 staat in de koerslijst weergegeven. $€16.715 / €54.850 * 100 = 30,47\%$ is de handelswaarde nog ter vergelijking met de catalogusprijs. Dit bedrag is exclusief de schadecalculatie.

*4. Dit is de schadecalculatie die door een taxateur wordt gedaan aan de hand van een degelijk

schaderapport. De hele schadecalculatie is in het taxatierapport in bijlage 8 weergegeven.

*5. De auto heeft 142.662 kilometer gereden en komt uit het jaar 2012. Ten tijde van het taxatierapport is deze auto 4 jaar oud. In onderstaande tabel is af te leiden dat de schade moet worden gecorrigeerd met €700. Deze matrix is van AutoTelex en is goedgekeurd door verscheidene rechters.

Leeftijd in jaren/kilometerstand	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10000	200	300	400	500	550	600	650	675	700	725
20000	250	350	450	550	600	650	675	700	725	750
30000	300	400	500	575	625	675	700	725	750	775
40000	350	450	525	600	650	700	725	750	775	800
50000	375	475	550	625	675	725	750	775	800	825
75000	400	500	575	650	700	750	775	800	825	850
100000	425	525	600	675	725	775	800	825	850	875
125000	450	550	625	700	750	800	825	850	875	900
150000		575	650	725	775	825	850	875	900	925
200000		600	675	750	800	850	875	900	925	950
250000			700	775	825	875	900	925	950	975
300000			725	800	850	900	925	950	975	1000

*6. Is de gecalculeerde schade minus het bedrag wat gecorrigeerd dient te worden. $€3.857 - €700 = €3.157$.

De handelswaarde na de correctie van de getaxeerde schade is $€16.715 - €3.157 = €13.558$. Dit is 24,72% van de cataloguswaarde $13.558 / 54.850 = 24,72\%$. De BPM die dient betaald te worden is 24,72% van de bruto BPM. Dat is $€11.042 * 24,72\% = €2.729$.

9.3. Acties die de Belastingdienst kan ondernemen

9.3.1. Verwerpen van het taxatierapport in verband met gebreken

Door de wetswijzigingen door de motie van Vliet (Vliet, 2013) is het vanaf 1 januari 2015 verplicht om aan de voorwaarden te voldoen (bijlage 1). De Belastingdienst kan een rapport verwerpen indien er formele gebreken zijn in een taxatierapport. In theorie zou de methode "koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade" een formele fout zijn. Normaal dient het taxatierapport niet verder afgehandeld te worden bij een formeel gebrek en moet het gebrek er eerst worden uit gehaald om een fiscaal akkoord voor een kenteken te kunnen krijgen. De Belastingdienst zou dit taxatierapport kunnen verwerpen, omdat er in dit taxatierapport ze de methode is toe past. Echter zou dit in de praktijk tot vele gevallen leiden verwerping. De rechters hebben dan ook gezegd dat dit niet gewenst is. Het gebrek wordt niet als formeel gebrek gezien maar als een materiaal gebrek (ECLI:NL:RBGEL:2016:4386, 2016). Bij een materiaal gebrek kan de Belastingdienst het rapport niet verwerpen maar kan het een naheffingsaanslag opleggen. Hierdoor kan er wel een fiscaal akkoord komen voor een Nederlands kenteken en kan er gereden worden met de auto. De BPM dient te worden betaald door de belastingplichtige. Echter kan de belastingplichtige nog wel een bezwaar maken op de naheffingsaanslag. Het grootste voordeel is dat de belastingplichtige bij een materiaal gebrek wel meteen gebruik kan maken van de auto. Bij een formeel gebrek is dit niet het geval. Indien al deze taxatierapporten wel verworpen zouden worden, zou dit onnodig oponthoud zijn voor de belastingplichtige. De belastingdienst heeft hier ook geen profijt van want dan hebben ze nog meer werk dan ze nu al aankunnen.

Door deze gang van zaken is er op 7 april 2017 een beleidsbesluit (Financiën, 2017) ingevoerd door de Staatssecretaris van Financiën. Hierin staat vermeld dat wanneer er gebruik wordt gemaakt van de handelsinkoopwaarde in de koerslijst ter bepaling van de waarde van een personenauto met een taxatierapport, de gebruikssporen die inherent zijn aan de leeftijd en kilometrage van de personenauto niet mogen worden meegenomen in de waardevermindering als gevolg van schade. Bij de handelsinkoopwaarde, zoals deze opgenomen is in een koerslijst, is immers de waardevermindering als gevolg van leeftijd en kilometrage al verdisconteerd. Door dit besluit is het dus nu mogelijk om de methode "koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade toe te passen". Het verwerpen in verband met gebreken komt dus alleen voor indien het om een formeel gebrek gaat. In dit taxatierapport wordt voldaan aan alle formele voorwaarden uit bijlage 1. Het taxatierapport kan niet worden verworpen op basis van een formeel gebrek.

9.3.2. Accepteren van het taxatierapport

De Belastingdienst kan het taxatierapport accepteren indien het voldoet aan de eisen die gesteld zijn volgens de wet. Dit doet de Belastingdienst wanneer het om een gedegen taxatierapport gaat. Door het recente besluit van de Staatssecretaris van Financiën is het mogelijk om het taxatierapport goed te keuren indien de Belastingdienst het eens is dat het om een gedegen taxatierapport gaat.

9.3.3. Niet eens zijn met de hoogte van de schade,

Wanneer de Belastingdienst het niet eens is met de hoogte van de opgegeven schade, kan men een naheffingsaanslag opleggen. Verder kan het ook zijn dat er volgens de Belastingdienst, geen gedegen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de schade. In dit taxatierapport is er een schadecalculatie weergegeven, waarin per onderdeel vermeld staat wat de schade is en wat de hoogte ervan is. Daarnaast zijn er per onderdeel foto's toegevoegd van de schade. Hierin zijn de totale reparatiekosten van €3.857 geheel in aftrek genomen, gecorrigeerd met de normale gebruiksschade van €700. De Belastingdienst kan stellen dat de hoogte van de schade te hoog is gecalculeerd en kan aan de hand van de foto's of aan de hand van een bezichtiging van de desbetreffende auto een naheffingsaanslag opleggen. In de schadecalculatie van het taxatierapport worden de arbeidstijd en materiaalkosten uitgesplitst, onderdelen worden hier apart van elkaar gespoten bijvoorbeeld. De Belastingdienst kan zeggen dat de spuitkosten in z'n geheel genomen dienen te worden in plaats van

elk onderdeel apart. Dit scheelt namelijk aanzienlijk in de kosten. In het taxatierapport zijn de factoren van de spuitmateriaalindex en de onderdelenindex op 100% gesteld. Dit is echter aan de hoge kant en kan dus voor de Belastingdienst een punt zijn voor een reden om een naheffingsaanslag op te leggen. Het is mogelijk dat de inspecteur wil weten of er wel sprake is van meer dan normale gebruiksschade. De personenauto dient dan getoond te worden aan DRZ. De toonplicht van art. 10-10 BPM zegt dat er een termijn wordt vastgesteld waarbinnen de personenauto in ongewijzigde staat beschikbaar moet worden gehouden voor controle met het oog op een juiste vaststelling van de afschrijving. Binnen een termijn van 6 dagen dient de belastingplichtige de auto te tonen bij DRZ. Bij DRZ wordt de personenauto getaxeerd en aan de hand van dat rapport gaat de inspecteur kijken wat de schade is en of er sprake is van meer dan normale gebruiksschade. Is er sprake van schade maar is er een aantoonbaar verschil dan gaat de inspecteur naheffen op basis van het nieuwe rapport. Het kan ook zijn dat er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade. In paragraaf 9.3.5 wordt toegelicht wat de inspecteur dan kan doen.

Echter is er nog een onderdeel waarover de Belastingdienst het niet eens kan zijn indien het gaat om de hoogte van de schade. Dat is de toegepaste waardecorrectie van de schadecalculatie die normaal is vastgesteld op 72% volgens bijlage 1. In dit taxatierapport is er een schadecalculatie van 81,85% toegepast. Dit percentage is hoger dan de 72% die in de wet staat vermeld. Dat het een hoger percentage is toegepast, wordt onderbouwd door verschillende opmerkingen die onder de waardecorrectie staan. Het kan zijn dat de inspecteur vindt dat dit percentage te hoog is vastgesteld en dat de opmerkingen niet duidelijk aangeven waar de verhoging van het percentage vandaan komt. Indien de inspecteur oordeelt dat het percentage te hoog is vastgesteld dient de inspecteur tegenbewijs te leveren. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van het rapport van DRZ indien dit is opgesteld en de auto getoond is. Echter is het voor de inspecteur moeilijk aan te tonen dat het percentage naar beneden moet worden bijgesteld met bijna 10%, omdat er hier geen duidelijke regels voor zijn opgesteld vanuit de overheid.

9.3.4. Niet eens zijn met de waardebepaling van de personenauto

De Belastingdienst kan het niet eens zijn met de waardebepaling van de personenauto. In dat geval dient de Belastingdienst zelf met een gemotiveerde en aantoonbare waardebepaling van de personenauto te komen. Immers het Hof Arnhem-Leeuwarden heeft geoordeeld dat de inspecteur de bewijslast heeft bij de naheffing met betrekking tot, kort gezegd, de waarde van de te hanteren referentieauto's (ECLI:NL:GHARL:2016:4938, 2016). Op basis van de, door de inspecteur vastgestelde, nieuwe waarde, kan de inspecteur een naheffingsaanslag opleggen. De waardebepaling van personenauto kan komen uit het rapport van DRZ indien de auto is getoond. Hierbij is het van belang dat er een hogere BPM mag worden geheven op een, vanuit een andere lidstaat overgebrachte gebruikte, auto dan dat er wordt geheven op een gelijksoortige binnenlandse auto.

9.3.5. De opgegeven schade normale gebruiksschade vinden en het dus geen schade vinden.

De Belastingdienst kan het er niet mee eens zijn dat er gekozen is voor een taxatierapport, omdat de inspecteur van mening is dat er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade. Dit kan naar voren zijn gekomen door de hertaxatie van DRZ, indien de auto is getoond. De Belastingdienst kan aan de hand van de taxatie oordelen dat er geen sprake is van meer dan normale gebruiksschade en een naheffingsaanslag opleggen aan de hand van de tabel of koerslijst. Het kan ook voorkomen dat de auto niet wordt getoond door de belastingplichtige. De belastingplichtige weigert dus om de auto te laten tonen. Het weigeren van het tonen van de auto is niet strafbaar. De naheffingsaanslag kan in dat geval alsnog worden opgelegd aan de hand van de bijgeleverde foto's. De inspecteur kan zelf oordelen of er sprake is van meer dan normale gebruiksschade en kan gaan naheffen op basis van de koerslijst of op de forfaitaire tabel. Er wordt altijd gekozen voor de voordeligste oplossing voor de belastingplichtige. Indien de inspecteur gaat naheffen is het hoogstwaarschijnlijk dat de

belastingplichtige in bezwaar gaat op de naheffingsaanslag. De belastingplichtige was namelijk al van mening dat er wel sprake is van meer dan normale gebruiksschade en zal het dus via de rechter uit proberen te procederen.

9.4. Adviesvraag; op welke manier zou dit taxatierapport behandeld moeten worden vanuit onze optiek?

Vanuit onze optiek dient er eerst te worden gekeken naar de 72%-regeling van de wet BPM. De regeling die in de wet BPM staat is discutabel gebleken. Eerst wordt er besproken wat over wat deze regeling discutabel maakt. Daarna wordt er, aan de hand van de voorafgaande opties, advies gegeven op welke manier er dient te worden omgegaan met het taxatierapport van bijlage 8.

9.4.1. 72%-regeling

Naar voren is gekomen dat de 72%-regeling vaak een “speelruimte” is voor de belastingplichtige, zoals ze die zelf benoemen. Hiermee wordt bedoeld dat er meer kan en mag, mits goed nader gemotiveerd wordt. De 72%-regeling bevat de belastingplichtige dus vooralsnog goed. In veel gevallen is 100% aftrek mogelijk, mits goed en juist geformuleerd wordt. Echter is het van beide kanten onduidelijk waar het percentage van 72% vandaan komt. Uit onderzoek is gebleken dat beide partijen niet weten waar de 72% op gebaseerd is. Dit roept vaak vragen op bij de belastingplichtige. Het verschaffen van dergelijk inzicht zal de legitimiteit en de acceptatie van de regeling immers bevorderen. In het arrest uit 2016 (ECLI:NL:GHSHE:2016:2998, 2016) heeft het Hof nog eens benadrukt dat de 72%-regel aanvaardbaar is, maar dringt erop aan inzicht te verschaffen in de wijze waarop het percentage van 72 tot stand is gekomen. Het is aan de Belastingdienst om hierin inzicht te verschaffen. Om het schadebedrag met 100% te vermenigvuldigen vindt het Gerechtshof ‘s-Hertogenbosch (ECLI:NL:GHSHE:2016:2998, 2016) dan ook dat er soms specifieke gevallen bestaan en waarbij de belanghebbende het tegenbewijs kan tonen door middel van gedegen foto’s. Hierdoor is de waardevermindering van de auto gelijk aan het getaxeerde schadebedrag. In dit voorbeeld is de auto praktisch als nieuwe auto te gelden en veronderstelt het Hof dat de auto hersteld zal worden naar de oorspronkelijke nieuwstaat. Echter zijn er ook instanties, met andere uitspraken. Rechtbank Gelderland (ECLI:NL:RBGEL:2016:4386, 2016) is van mening dat de 72%-regeling gehandhaafd dient te blijven en moet worden nageleefd. In dit voorbeeld is namelijk niet aannemelijk gemaakt dat de auto naar de oorspronkelijke nieuwstaat dient te worden hersteld om in een vergelijkbare positie te worden gebracht van de referentieauto’s waarvan de gegevens ten grondslag liggen aan de koerslijst.

Doordat er door verschillende instanties, verschillende meningen worden gevormd is er over de 72%-regeling nog geen duidelijkheid. Een voorbeeld is als een personenauto een half jaar oud is en schade heeft gereden, de waardecorrectie hoger komt te liggen dan de 72%. Vaak wordt een personenauto weergegeven met een schadecalculatie percentage van rond de 95-98%. Dit percentage ligt hoger dan dat van het taxatierapport van bijlage 8. Dit komt omdat de personenauto maar een half jaar oud is en hierdoor de gehele schade wordt meegenomen. In dit geval dient er met gedegen fotomateriaal worden aangetoond dat de het schadebedrag dient te worden vermenigvuldigd met 95-98%. De auto zal namelijk bijna helemaal worden hersteld naar de oorspronkelijke nieuwstaat. De ruimte tussen 72% en 100% is groot en wordt dan ook benut door de belastingplichtigen.

9.4.2. Advies

In onze optiek zou dit taxatierapport goedgekeurd moeten worden. De methode “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade” die gebruikt wordt bij het taxatierapport was destijds, toen het taxatierapport gemaakt was, nog niet officieel goedgekeurd door de overheid. In april 2017 is er een beleidsbesluit geweest waardoor deze methode nu ook wordt goedgekeurd door de overheid.

De taxateur heeft besloten dat de personenauto meer dan normale gebruiksschade heeft. Doordat er een taxatierapport is gemaakt is, kan er vanuit gegaan worden dat de personenauto meer dan normale gebruiksschade heeft. De Belastingdienst heeft de mogelijkheid om het niet meer dan normale gebruiksschade te vinden. Gekeken te hebben naar het fotomateriaal en naar de schadecalculaties, zou er in onze optiek nog een twijfeling kunnen ontstaan. De auto heeft naar verhouding veel kilometers afgelegd en kan er sprake zijn van een aardige hoeveelheid steenslag. De doorslag gevende factor was volgens ons de grote hoeveelheid krassen op de zijpanelen/deuren. Door alles meegenomen te hebben is er in onze optiek wel sprake van meer dan normale gebruiksschade. In het taxatierapport is er een waarde correctie van 81.85% toegepast in plaats van 72%. Doordat veel van de schade toch wel gebruiksschade is, dient er in dit taxatierapport een waardecorrectie te worden toegepast van 72%. In het schaderapport is de gebruiksschade wel gecorrigeerd aan de hand van de matrix van bijlage 5. Echter dient de waardecorrectie volgens ons nog steeds 72% te zijn. De auto is 4 jaar oud en zal naar alle waarschijnlijkheid niet worden opgeknapt tot de nieuwstaat.

In het taxatierapport van bijlage 8 is er gebruik gemaakt van de methode “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade”. Deze methode werd voor het beleidsbesluit niet afgekeurd net zo min als goedgekeurd. In onze optiek voldoet dit taxatierapport aan de voorwaarden die zijn gesteld in bijlage 1; het voldoet aan de formele aspecten. Uit ons onderzoek is naar voren gekomen dat er voor het opstellen van het taxatierapport dit de meest gangbare methode is. Dit is in onze optiek ook de beste manier voor het opstellen van een taxatierapport.

Het advies is dan ook het taxatierapport te accepteren. Echter vinden wij dat waardecorrectie van 81.85% te hoog is en moet worden teruggebracht naar de 72% die in de wet staat. Door het beleidsbesluit in april 2017 is deze methode toepasbaar en is het voor de Belastingdienst dan ook mogelijk om dit taxatierapport goed te keuren. Zoals eerder al is gezegd is taxeren geen exacte wetenschap waardoor er genoeg meningsverschillen blijven.

10. Reflectie

10.1. Reflectie op het literatuuronderzoek

De theorie, die is verschaft, was uitstekend bruikbaar voor het onderzoek. De basis voor het onderzoek waren de specifieke Belastingwetten. Aan de hand hiervan zijn het theoretisch kader en de bijbehorende kernbegrippen en deelvragen opgesteld. Deze gebruikten we dan weer om te bepalen welke literatuur voor het onderzoek van belang was; bijvoorbeeld bepaalde uitspraken van verschillende rechtsbanken, gerechtshoven en de Hoge Raad. Tijdens het onderzoek is het wel vaker voorgekomen dat er in het begin niet genoeg theorie was verzameld en dat dat we dit dus later moesten aanvullen. Er werd dan weer eerst naar de juiste onderwerpen gezocht en deze werden ook in het theoretisch kader verwerkt. Dit leverde soms wel tegenslagen op maar deze aanvullingen waren belangrijk en cruciaal om de betrouwbaarheid van het onderzoek te kunnen waarborgen. Indien dit niet zou worden gedaan, zou er een vertekend theoretisch kader zijn ontstaan. De deelvragen waren een goede basis voor het onderzoeken waren toereikend voor het gehele onderzoek.

10.2. Reflectie op de gehanteerde onderzoeksmethodologie

De gebruikte dataverzamelmethode waren de juiste omdat door deze manier van werken er een antwoord op de probleemstelling en de onderliggende deelvragen werd gegeven. We hebben de onderzoeksdoelgroep goed kunnen bereiken. We hebben de doelgroep benaderd via mail en telefoon. We kregen meteen respons: hun reactie was positief en ze wilden graag meewerken, zowel van de Belastingdienst als van Bolsenbroek en Partners. Doordat de benaderde personen open stonden om hun kant van het verhaal te doen, leverde het de beoogde respons op. Doordat er een open-gestructureerd-interview werd gehouden met een mogelijke “what if” scenario. Ze konden hun mening goed onderbouwen met zelfbedachte voorbeelden en ook met voorbeelden van bepaalde rechtszaken of taxatierapporten.

10.3. Reflectie op de onderzoeksuitkomsten

De onderzoeksresultaten bieden een uitkomst voor de problemen die er zijn ontstaan door het taxatierapport. De uitkomsten gaven voldoende inzicht om tot relevante aanbevelingen te komen. De uitkomsten voldoen aan onze verwachtingen, tijdens het onderzoek kwam duidelijk naar voren dat dit de beoogde relevante aanbevelingen waren. De resultaten waren niet heel verrassend omdat dit onderwerp al een tijdje speelde en dit toch wel de beste en voor de hand liggende aanbevelingen waren. Het was voor ons dan ook niet de vraag of de methode “koerslijst minus de waardevermindering als gevolg van schade” goedgekeurd zou worden maar wanneer. De verzamelde theorie diende als basis van alles. De meningen van de medewerkers van de Belastingdienst en van Bolsenbroek en Partners waren toch wel de doorslaggevende factor voor de aanbevelingen. Dit werd versterkt door verschillende rechtszaken.

Bronnenlijst

Belastingdienst/Forfaitaireberekeningstabel. (sd). *Belastingdienst*. Opgeroepen op maart 25, 2017, van http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/belasting_van_personenautos_en_motorrijwielen_bpm/waaroever_bpm_berekenen/afschrijving_op_basis_van_koerslijst_taxatierapport_of_f

Belastingdienst/Koerslijsten. (sd). *Belastingdienst*. Opgeroepen op maart 25, 2015, van Belastingdienst: http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/belasting_van_personenautos_en_motorrijwielen_bpm/waaroever_bpm_berekenen/afschrijving_op_basis_van_koerslijst_taxatierapport_of_f

Belastingdienst/Taxatierapport. (sd). *belastingdienst*. Opgeroepen op maart 24, 2015, van http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/belasting_van_personenautos_en_motorrijwielen_bpm/waaroever_bpm_berekenen/afschrijving_op_basis_van_koerslijst_taxatierapport_of_f

Belastingplan 2015. (2014, September 16). Opgeroepen op Maart 17, 2016, van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2014/09/16/belastingplan-2015>

DGB2003/6752M, v-n 2004/2.28 (Staatssecretaris van Financiën december 3, 2003).

E. Wiebes, S. v. (2015, juni 19). Autobrief II. Den Haag, Nederland.

ECLI:EU:C:2001:109, NR-393/98 (Ministério Público februari 22, 2001).

ECLI:NL:GHAMS:2004:AR2237, 03/2648 (Hof Amsterdam juni 21, 2004).

ECLI:NL:GHAMS:2016:821, 14/00904 (Gerechtshof Amsterdam 3 1, 2016).

ECLI:NL:GHARL:2016:4640, 14/00177 (Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden 6 7, 2016).

ECLI:NL:GHARL:2016:4938, 14/00906 (Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden 06 7, 2016).

ECLI:NL:GHSHE:2015:2515, 14-00787 (Gerechtshof 's-Hertogenbosch 8 12, 2015).

ECLI:NL:GHSHE:2016:2998, 15/01173 (Gerechtshof 's-Hertogenbosch 7 14, 2016).

ECLI:NL:HR:2002:AE4811, 37 666 (Hoge Raad december 6, 2002).

ECLI:NL:HR:2006:AY:8649, 41 178 (Hoge Raad september 22, 2006).

ECLI:NL:HR:2009:BJ2012, 43873 (Hoge Raad juli 10, 2009).

ECLI:NL:HR:2012:BV7393, 11/00785 (Arnhem maart 2, 2012).

ECLI:NL:HR:2016:421, 14/04112 (Hoge Raad maart 18, 2016).

ECLI:NL:HR:2016:422, 14/04111 (Hoge raad der Nederlanden 3 18, 2016).

ECLI:NL:HR:2017:77, 15/03562 (Hoge Raad der Nederlanden januari 27, 2017).

ECLI:NL:PHR:2016:223, 15/03561 (Hoge Raad der Nederlanden april 6, 2016).

ECLI:NL:RBDHA:2015:9781, AWB-15_2684 (Den Haag Augustus 19, 2015).

ECLI:NL:RBGEL:2015:7809, AWB-15-1055 (Rechtbank Gelderland december 17, 2015).

ECLI:NL:RBGEL:2016:4383, AWB-15_5139 (Rechtbank Gelderland 8 9, 2016).

ECLI:NL:RBGEL:2016:4386, AWB:15/4953 (Rechtbank Gelderland augustus 9, 2016).

ECLI:NL:RBGEL:2016:5707, AWB-15-5669 (Rechtbank Gelderland oktober 28, 2016).

ECLI:RBGEL:2016:6595, amb01601869 (Rechtbank Gelderland december 8, 2016).

ECLI:RBZWB:2016:8019, BRE-15-5590 (Rechtbank Zeeland-West-Brabant november 15, 2016).

Financiën, D. S. (2017, april 7). nr. BLKB2017/1135M. *Belasting van personenauto's en motorrijwielen. Motorrijtuigenbelasting* . Nederland.

Kamerstukken II 2006/07 , 30804 Nr 9 (januari 1, 2007).

RDW, D. (sd). *www.rdw.nl*. Opgeroepen op 10 31, 2016, van <https://www.rdw.nl/sites/igk/Paginas/default.aspx>

Stcrt. (2014, 12 30). stcrt-2014/715m. p. 50.

Vliet, V. (2013). *Motie van Vliet Kamerstukken II 2012/13, 31 213, nr. 13*. Den Haag .

Vliet, V. (2013). *Motie van Vliet Kamerstukken II 2012/2013, 31 213,nr.13*. Den Haag.

Bijlage 1: Voorwaarden taxatierapport

Het taxatierapport, bedoeld in artikel 8, vierde lid, onderdeel b, van de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, dient in ieder geval te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Algemeen

1.1. Van de taxateur, die de taxatie feitelijk heeft verricht, wordt vermeld:

- a. diens achternaam en voorletters, adres, woonplaats, certificaatnummer en telefoonnummer, en
- b. – indien van toepassing – de bedrijfsnaam, adres, vestigingsplaats en telefoonnummer.

1.2. De datum, begintijd en eindtijd van de fysieke opname worden vermeld.

1.3. Het taxatierapport is voorzien van een verklaring van de taxateur dat de in het taxatierapport opgegeven waarde door hem naar waarheid is vastgesteld aan de hand van een gedegen fysieke opname.

2. Voertuigkenmerken

2.1. Het getaxeerde motorrijtuig wordt aangeduid door middel van het voertuigidentificatienummer, bedoeld in artikel 2.1 van de Regeling voertuigen.

2.2. Automerk, bouwjaar, model, type uitvoering, soort brandstof, type transmissie, vermogen (kw/pk) en CO₂-uitstoot in gram per kilometer, datum van eerste toelating, toegestane maximum massa, eigen massa en kilometerstand van het getaxeerde motorrijtuig worden vermeld.

2.3. In het rapport wordt opgenomen of op het moment van fysieke opname sprake is van:

- een voertuig met meer dan normale gebruiksschade, niet zijnde een schadevoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel u, van de Wegenverkeerswet 1994; of
- een motorrijtuig dat niet voorkomt op een in de handel algemeen toegepaste koerslijst voor de inkoop van gebruikte motorrijtuigen door wederverkopers in Nederland.

2.4. De algemene indruk van het getaxeerde motorrijtuig wordt aangegeven en bevat in ieder geval een aanduiding van de kwaliteit van de technische staat, van het onderstel, van de carrosserie, van het interieur en van de banden.

2.5. De opgegeven algemene indruk van het getaxeerde motorrijtuig wordt gestaafd met duidelijk beeldmateriaal bestaande uit overzichtsfoto's van de buitenkant van het motorrijtuig, diagonaal genomen vanuit de posities linksvoor en rechtsachter, en foto's van het dashboard inclusief de opgegeven kilometerstand, de meeruitvoeringen, de accessoires, de voorstoelen, het chassisnummer, de velgen en de bandenmaat.

3. Waardebepaling voertuig

3.1. De consumentenprijs van het motorrijtuig op de datum van eerste toelating wordt aangegeven. De consumentenprijs is de netto catalogusprijs inclusief omzetbelasting en belasting van personenauto's en motorrijwielen. Tevens wordt afzonderlijk opgenomen de in de consumentenprijs begrepen waarde van de standaarduitrusting, de waarde van de accessoires en de waarde van eventuele pakketten.

3.2. De handelsinkoopwaarde van drie tot vijf referentiemotorrijtuigen dient te worden vermeld. De handelsinkoopwaarde van het referentiemotorrijtuig is de door wederverkopers betaalde inkoopprijs voor een gebruikt motorrijtuig bij koop van een niet-wederverkoper (particulier of ondernemer).

3.3. Een referentiemotorrijtuig is een motorrijtuig waarvan het model, de leeftijd, de kilometerstand, normale gebruiksschade en andere algemene kenmerken vergelijkbaar zijn met het getaxeerde motorrijtuig. Onder andere kenmerken worden ook begrepen de rijwaardige staat van het motorrijtuig en het feit of voor de omzetbelasting sprake is van een marge-auto of BTW-auto, de mate van courantheid, al dan niet een ex-schade motorrijtuig, kleur, garantierisico, import van buiten de EU.

3.4. Op basis van de handelsinkoopwaarden van de referentiemotorrijtuigen wordt gemotiveerd aangegeven welke waarde als uitgangspunt dient voor het te taxeren motorrijtuig. Indien geen van de referentiemotorrijtuigen 100% overeenkomt met het te taxeren motorrijtuig wordt een gemiddelde waarde van de drie tot vijf referentiemotorrijtuigen aangemerkt als handelsinkoopwaarde die gebruikt wordt bij het te taxeren motorrijtuig.

3.5. De waardevermindering als gevolg van schade aan het te taxeren motorrijtuig ten opzichte van de vastgestelde waarde op basis van de referentiemotorrijtuig wordt vastgesteld door het schadebedrag te vermenigvuldigen met 72%. Indien de taxateur van mening is dat de waardevermindering voor het te taxeren motorrijtuig hoger is dan de vastgestelde norm wordt dit gemotiveerd aangegeven gestaafd met deugdelijke schadecalculatie en beeldmateriaal.

3.6. De inkoopfactuur – in het geval het motorrijtuig is gekocht van een ondernemer – of de inkoopverklaring – in het geval het motorrijtuig is gekocht van een particulier – van het getaxeerde motorrijtuig wordt toegevoegd.

Bijlage 2: Interview Voorzitter Kennisgroep BPM

Interview met Jos Christians voorzitter van de kennisgroep BPM op 7-5-2015

Jos Christians voorzitter van de kennisgroep BPM

W: Greg Lansink en Carolien van der Meer

J: Jos

W: We wilden graag weten wat er belangrijk is bij het doen van de aangifte BPM bij het importeren van een auto naar Nederland vanuit het buitenland? Voor het onderzoek is het van belang dat de aangifte gebeurt met behulp van een taxatierapport.

J: Het is belangrijk dat het gaat om een gebruikte auto. Indien het gaat om een gebruikte auto dan is er pas mogelijkheid tot afschrijving. Dat is één ding wat duidelijk moet zijn. Wat onder een gebruikte auto valt is nog te betwisten maar ik neem aan dat er daar vanuit wordt gegaan in het onderzoek. Want voor het begrip gebruikte auto kan al een heel onderzoek worden gehouden. Als het gaat om een gebruikte auto dan kan er ook gekozen worden voor een tabel om te bepalen hoeveel percentuele afschrijving je hebt. Indien er de keuze wordt gemaakt voor de werkelijke waarde van de auto is er een keuze voor de koerslijst of het taxatierapport. Het taxatierapport is alleen te gebruiken wanneer er ook sprake is van schade. Schade is in dit geval meer dan normale gebruiksschade. Wat men altijd in het achterhoofd dient te houden is de uitspraak van Gomes Valente → Frankrijk-Portugal. Dit heeft geleid tot het EU verdrag art.110 VwEU. Indien er €1 meer bpm wordt geheven dan op een referentievoertuig dan verlies je altijd de procedure. Dan kan de tegenpartij een aanklacht indienen en dan verliest de Belastingdienst altijd het proces omdat ze op grond van art. 110 VwEU in overtreding zijn. Dit is de hoofdregel die de Belastingdienst altijd moet handhaven en ook niet van beschuldigd wil worden.

W: We zouden graag ook wel iets meer willen weten wat de waardebepaling via een koerslijst inhoudt? Tijdens het bestuderen van de wet BPM kwam dit meerdere malen naar voren en zouden voor het geheel hier ook meer over willen weten.

J: De koerslijst is te vinden in art.8-4-a uitvoeringsregeling bpm → In de handel algemeen toegepaste koerslijst. De Belastingdienst heeft gezegd dat er op dit moment vijf koerslijsten zijn die gebruikt mogen worden. Deze zijn in een digitale versie te vinden. In de digitale versie gaat de identificatie heel ver. De belastingplichtige wil een hoge waarde creëren voor de inkoopwaarde op één koerslijst en ze willen een lage waarde creëren voor de werkelijke waarde op een andere koerslijst. Door een groter verschil te creëren is de afschrijving groter, waardoor de bpm meer verdampt. Sinds 1 januari 2015 mag er maar 1 koerslijst gebruikt worden per aangifte. In een koerslijst wordt er geen schade vermeldt.

W: Indien er schade is kan er gebruik worden gemaakt van het taxatierapport. Hierover zijn nu enkele nieuwe voorschriften gemaakt sinds 1 januari 2015. Zou u daar meer over kunnen vertellen?

J: Een ander middel is inderdaad het taxatierapport. Art. 8-4-b uitvoeringsregeling bpm zegt: één maand voor het tijdstip dat de belasting is verschuldigd moet het taxatierapport worden opgemaakt. Dit doen we eigenlijk niet want dit is in de praktijk nog niet haalbaar gebleken. Het is belangrijk dat er eerst gekeken wordt naar het belastbare feit. Het belastbare feit is hier de te naamstelling van het voertuig. (vroeger was dit "deel 1B"). Belangrijk is te onthouden dat aangifte/betalen voor de registratie gaat bij de BPM. Er moet eerst aangifte van de bpm worden gedaan en deze moet ook eerst betaald worden voordat er over gegaan kan worden op de registratie van het motorrijtuig. Dit is tevens dan het moment van de tenaamstelling van de auto. Pas na registratie kan de auto de weg op.

Tot 1 januari 2015 mocht iedereen een taxatierapport opmaken. Nu dient dit door een certificaatnummerhouder gedaan te worden. In bijlage 1 van art 8-4-4 uitvoeringregeling BPM worden enkele voorwaarden gesteld:

- 1.1. Certificaatnummer is verplicht voor een taxateur.
- 1.2. Aan een taxatierapport zit een tijd verbonden, maand vooraf dat de belasting verschuldigd is moet een taxatierapport opgemaakt worden.
- 2.3 1^E Meer dan normale gebruiksschade is een grijs gebied voor de belastingdienst. Als er een WOK status op het motorrijtuig rust is het niet zijnde een schadevoertuig als bedoeld in artikel 1-1 BPM. Een WOK status moet gecontroleerd worden door de RDW. Als de auto een WOK status heeft is deze nog niet geregistreerd want deze mag nog niet op naam worden gesteld. Dit mag pas wanneer de auto weer zo wordt gerepareerd dat het weer mag deelnemen aan het verkeer.
- 2.5. Hoe meer Co2 uitstoot des te meer belasting verschuldigd, dit is sinds 1 januari 2013 bepaalt.
- 3.5. Het schadebedrag dient te worden vermenigvuldigd met 72%. Dit kan tot 100% oplopen indien de motivatie goed geformuleerd is met behulp van foto's. Alle belastingplichtige willen natuurlijk dat de schade 100% wordt vermenigvuldigd. Er is bijvoorbeeld één keer gebeurd dat de 100% is goedgekeurd door de Belastingdienst. Daarna werd de motivatie die toen gegeven is telkens weer gebruikt bij alle opgegeven auto's. Dit kan natuurlijk nooit kloppen omdat alle auto's verschillend zijn. Dit is echter moeilijk aan te tonen dan moeten er wel heel sterke bewijzen zijn.

W: Kunt u misschien in een voorbeeld aan tonen hoe dat gaat met het switchen van een methode, wanneer dit precies mogelijk is en wanneer niet ? Dit is ons nog niet helemaal duidelijk.

J: Voorbeeld bij een aangifte met behulp van een taxatierapport. Op het aangifterapport wordt aangegeven dat de taxatie waarde €3.000,- is en de BPM €2.000,-. Achteraf wordt besloten dat de inkoopwaarde €12.000,- is en de BPM €6.000,-. De voor aangekondigde naheffing zal bedragen: €6.000-€2.000= €4.000,- BPM. In dit voorbeeld volhard de belastingplichtige in zijn standpunt. De naheffing wordt gedaan van €4.000,-. De belastingplichtige gaat in bezwaar op de opgelegde naheffing en hij besluit niet te switchen van methode. Hij mag geen andere gegevens inbrengen dan op het moment van het eerste taxatierapport gebruikte gegevens (art. 10-9 BPM).

Er is ook een mogelijkheid dat de belastingplichtige gaat switchen van methode en over gaat op de koerslijst. De BPM wordt bepaald op €5.000,- op basis van de koerslijst. Bij de BPM is het van belang om art. 110 VwEU in het achterhoofd te houden, deze zegt dat er niet meer dan €1,- BPM mag worden geheven dan op een binnenlandse auto rust (een referentievoertuig). De inspecteur gaat dus akkoord met een naheffing van €5.000-€2.000= €3.000,- BPM. Hierbij is het belangrijk dat er bij het in bezwaar gaan tegen de eigen aangifte geen nieuwe gegevens gebruikt mogen worden. Als je dus gebruik maakt van een koerslijst mag je wel een andere koerslijst gebruiken die dezelfde gegevens hanteert maar je mag geen koerslijst gebruiken die andere gegevens hanteert. Als de inspecteur je de mogelijkheid geeft tot switchen mag je bijvoorbeeld wel naar een andere koerslijst gaan met nieuwe gegevens.

Andere vragen van switchen bij bezwaar zijn:

Is het mogelijk om een andere koerslijst dan bij de aangifte te gebruiken ?

Dit is mogelijk op voorwaarde dat er geen andere gegevens worden gebruikt dan bij de eerste aangifte. Er mogen niet meer elementen worden toegevoegd aan de aangifte.

Is het mogelijk te switchen van methode?

Het is mogelijk om te switchen van methode bijvoorbeeld van taxatierapport naar tabel. Er mogen alleen geen andere gegevens worden in gebracht dan op het moment van de aangifte.

Bijvoorbeeld de taxateur zegt dat de auto €3.000,- waard is in een taxatierapport en zet bij de extra gegevens nog ter vermelding dat bij koerslijst de auto €4.000,- waard is zonder schade. Dan heb je de waarde van €4.000,- dus als een soort “back-up”. Er zijn dan drie situaties mogelijk:

1. Inspecteur laat de auto tonen aan DRZ. Deze zegt dat de auto €5.000,- waard is en de inspecteur neemt de waarde van €5.000,- over van DRZ. De inspecteur nodigt de belastingplichtige uit om te switchen van methode of akkoord te gaan met het BPM bedrag van €5.000,-. De belastingplichtige/taxateur gaan over op een andere methode en gaan gebruik maken van de koerslijst want hier was de waarde van de auto €4.000,-. De inspecteur dient daarna over de €4.000,- te heffen omdat de belastingplichtige het recht heeft om te switchen van methode.

2. Er is ook een mogelijkheid dat de belastingplichtige niet op komt dagen. Inspecteur gaat op basis van de koerslijst of op basis van de forfaitaire tabel naheffen. De inspecteur geeft in dit geval altijd de meest gunstige methode op.

3. Er is ook nog een mogelijkheid dat de inspecteur zelf gaat kijken. Dit is de mogelijkheid die we bij de belastingdienst het minst liefst zien, omdat een inspecteur geen technische kennis heeft en geen verstand van taxeren heeft. Een voorbeeld is dat er in het taxatierapport wordt vermeld dat er sprake is van schade, maar als de inspecteur de auto zelf gaat bekijken blijkt dat het alleen om normale gebruiksschade gaat. Dan is het taxatierapport niet mogelijk omdat dat alleen met meer dan normale gebruiksschade gebruikt mag worden en niet met normale gebruiksschade. Daarna kan de inspecteur gaan naheffen op basis van een koerslijst of de forfaitaire tabel. Ook hier kiest de inspecteur voor de meest gunstige methode voor de belastingplichtige. Indien de belastingplichtige zelf wil kiezen voor een koerslijst of forfaitaire tabel mag dit ook, indien dit goed wordt gedaan volgens de wettelijke voorschriften. De inspecteur zal hier in mee gaan en dan gaan naheffen op basis van een koerslijst of forfaitaire tabel.

Een ander voorbeeld is dat de taxateurs door procederen, voor de belastingplichtige, voor de proceskosten. Dit wil de belastingdienst zien te voorkomen. Want indien een taxateur zegt dat de auto €4.000,- waard is en de belastingdienst zegt dat hij €5.000,- waard is en dan moet de rechter bepalen welk bedrag nu goed is. Taxeren is namelijk geen exacte wetenschap. In veel gevallen gaat de rechter in het midden zitten en wordt het bijvoorbeeld €4.500,-. Dan heeft de Belastingdienst de zaak verloren en wordt de taxateur vergoed in de proceskosten. De taxateur procedeert dan alleen maar voor de proceskostenvergoeding.

Bijlage 3: Interview Medewerker BPM

Interview met Leon van Benthem medewerker van de BPM vestiging Doetinchem op 15-5-2016.

W: Greg Lansink en Carolien van der Meer

L: Leon van Benthem

W: We wilden graag weten wat er belangrijk is bij het doen van een aangifte voor het importeren van een auto naar Nederland. Vooral als het gaat om een taxatierapport. We zouden graag meer willen weten over de problemen die er ontstaan door de huidige manier van heffen van BPM via het taxatierapport. Welke mogelijkheden zijn er voor de belastingdienst om een taxatierapport te beoordelen.

L: De Belastingdienst kan het taxatierapport goed keuren. We kunnen er ook voor kiezen om zelf een kijkje te gaan nemen, hierbij willen we dan vaak weten of er wel sprake is van meer dan normale gebruiksschade. Op basis hiervan gaan we dan naheffen. Verder is het mogelijk dat de auto wordt getoond aan Dienst Roerende Zaken (DRZ). DRZ maakt een taxatierapport op van de auto. Als een taxatierapport bij DRZ komt is het vaak een "risico-geval", dat wil zeggen dat we graag de auto willen zien voordat we verder gaan met de aangifte. DRZ vergelijkt de auto's en bepaald de schade en dus de waardevermindering. Er volgt dan (bijna) altijd een naheffingsaanslag.

W: En daarna volgt dan de procedure via de rechtbank indien de belastingplichtige er niet mee eens is? Hoe werkt het met de proceskosten, als je ook maar €1,- verlies zijn de proceskosten voor de andere partij?

L: De belastingplichtige gaat vaak in bezwaar want zodra de belastingplichtige in een proces terecht komt en ook maar €1,- minder belasting moet betalen heeft hij het voordeel. De belastingplichtige heeft vaak een gemachtigde ingeschakeld om de zaak te laten doen. Er zijn 3 á 4 gemachtigden waarmee de belastingdienst druk mee is op dit moment. De gemachtigden worden niet betaald door de belastingplichtige maar deze krijgen vaak de proceskosten van de zaak. Indien de rechter bepaald dat er ook maar €1,- minder belasting dient betaald te worden dan zijn de proceskosten voor de belastingplichtige en deze gaan vaak naar de gemachtigde. Je zult wel merken dat dan de kosten/baten heel erg op lopen voor de belastingdienst. Want op dit moment verliezen we bijna alle zaken. We doen ons best om de dossiers beter te maken om door bijvoorbeeld de inkoopprijs, verkoopprijs en de reparatiekosten boven water te krijgen per zaak om zo het sterker te staan in de rechtbank. Op dit moment is voor ons 99% van taxatierapporten ver onder de actuele prijs. Daartegenover is ook zo dat handelaren geen gevaar lopen. Zodra ze minder BPM betalen hebben ze al gewonnen. Ze hoeven de gemachtigde niet te betalen want die nemen de proceskosten en dat is ook een goede vergoeding.

W: Er is nog niets anders wat er gedaan kan worden door de belastingdienst want je kunt zelf gaan kijken of door de DRZ een taxatierapport op laten maken. Kan het ook aan de hand van de foto's?

L: Dat is zeker een optie, dit wordt ook vaak gedaan. Indien we over voldoende foto's beschikken kunnen we gaan naheffen aan de hand van de foto's en dan een naheffingsaanslag opleggen.

W: Wat gebeurt er als er geen medewerking wordt verleend door de belastingplichtige, gaat de inspecteur dan naheffen op basis van de koerslijst/tabel of mag de belastingplichtige dan nog zelf kiezen? Je hebt toch een toonplicht volgens art. 10-10 BPM?

L: Sinds 18-3-16 is het mogelijk om te switchen van methode. Indien de belastingplichtige de auto niet laat zien na 6 dagen, dan gaat de inspecteur naheffen. Er is inderdaad een toonplicht. Indien de auto niet wordt getoond, kan belastingdienst gaan naheffen aan de hand de koerslijst. De koerslijst waarde wordt vaak uit het taxatierapport gehaald. De inspecteur gaat altijd naheffen in het voordeel vanuit de belastingplichtige. De naheffingsaanslag wordt opgelegd maar 9 van 10 keer gaat de belastingplichtige in bezwaar. Het proces blijft doorgaan. Het is ook zo als we naheffingaanslag voorleggen aan de hand van de koerslijst, gaat de belastingplichtige vaak in bezwaar en blijft bij de waarde van het taxatierapport. De zaak gaat dan naar de rechter, wij dienen dan ons dossier weer goed op orde te hebben. Hierin dient de inkoopprijs(taxatierapport)/verkoopprijs en de reparatiekosten (niet zo vaak beschikbaar) te staan.

W: Dient de belastingdienst dan extra rekening te houden met art. 110 vweu?

L: Art. 110 VWEU is de beste manier om de waarde te bepalen. Hierdoor wordt de echte waarde bepaald van een auto. De wet BPM mag in beginsel indien je een auto invoert. Echter mag er niet meer belasting worden geheven dan op een binnenlandse product rust. Er zijn in Nederland 3 methodes waaruit gekozen mag worden, dat voorkomt dat er meer belasting wordt betaald. Alleen de tabel in Nederland is niet goed genoeg voor art. 110 VWEU. Dit komt omdat de koerslijst en het taxatierapport ook in de wet staan, deze zijn niet in strijd met het Europese Recht.

W: Maar als we het goed begrijpen is het voor de belastingplichtige voordeliger om een proces aan te gaan, omdat er zo altijd iets minder belasting betaald moet worden? De naheffing van de inspecteur is altijd hoger.

L: Het lijkt soms wel dat belastingplichtige het expres "fout" doen. Hierdoor kunnen ze een bezwaar aantekenen. Hierdoor komt er dus een proces en hebben ze dus altijd een kans dat ze minder belasting betalen. Soms gebruiken ze een koerslijst die eigenlijk duurder is. Deze koerslijst heeft echter een uitgebreide pakket voor het opgeven van opties en schade.

W: Wat gebeurt er als er geen "schade" aan de auto wordt aangemerkt, maar dit is normale gebruiksschade?

L: Dan gaan we naheffen op basis van de koerslijst. De belastingplichtige gaat daarop weer in bezwaar en houdt zich vaak vast aan het taxatierapport. De kans is groot dat ze zaak "winnen". Ze gaan vaak de confrontatie aan omdat ze eigenlijk niks te verliezen hebben. Dit komt doordat de gemachtigde het risico loopt. Indien het proces wordt gewonnen, krijgt de gemachtigde de proceskosten.

W: Wat dient de belastingdienst te doen dan om toch de zaak een keer te "winnen"?

L: We zijn druk bezig om meerdere zaken te "winnen" door inkoop en verkoop prijzen in het dossier te krijgen en de reparatiekosten boven water te halen.

W: Is het misschien dan geen idee om te naheffingsaanslagen dichterbij het midden te gaan naheffen, zodat de rechtbank kan beslissen dat jullie gelijk hebben en de verschillen minder groot zijn?

L: Dat is een optie om misschien straks meer zaken te gaan winnen zodat er ook minder processen komen. Indien er meerdere zaken worden verloren worden de gemachtigden niet meer “betaald” door de proceskosten. Maar doordat de belastingdienst de dossiervorming beter wil maken is het beter voor de zaken om ze een keer te “winnen”. Vaak worden taxatierapporten gedaan aan de hand van koerslijst-schade= taxatierapport. Het woord schade is vaak ook de reparatiekosten en niet het getal wat de schade is. Ze kunnen een auto per onderdeel repareren (spuiten) maar het was misschien wel goedkoper om de hele auto in een keer te spuiten. Daar zit ook weer een meningverschil in natuurlijk. Wat nu vaak gebeurt is dat er koerslijst-schade = taxatierapport wordt gehandhaafd. De hoge raad dient nog uitspraak te doen over dit onderwerp maar voor nu is het nog niet verboden en mag het volgens de wet ook eigenlijk wel. Echter is de Belastingdienst het nog niet mee eens.

W: Wat als de hoge raad beslist als het wel of niet toegestaan is?

L: Als het wel is toegestaan, dan zou het op dezelfde manier doorgaan en dan zou het oneindig duren als de belastingdienst de zaken niet op orde heeft. Als de hoge raad bepaald dat het niet mag dan zou het niet meer gaan zoals koerslijst-schade=taxatierapport, maar dan moet je kiezen tussen koerslijst of taxatierapport. Echter verdwijnen de problemen dan de processen dan niet. Omdat er nog steeds gewerkt wordt met no cure no pay, blijven de proceskosten een goede vergoeding. Er is geen sprake van uur tarief, dit blijft een goed verdienmodel.

W: Wat zijn de gemiddelde proceskosten dan ?

L: Die zijn van €246 tot een hoge raad uitspraak van €1500,-. Indien men de Hoge Raad haalt en wint, is het een mooi bedrag.

W: Heeft u nog eventuele oplossingen voor het huidige probleem vanuit de kant van de Belastingdienst?

L: De BPM afschaffen zou een oplossing zijn maar dan heb ik zelf natuurlijk geen werk meer. Ze hebben het er wel over gehad natuurlijk om over de gaan op kilometerheffing. Dat plan is toen van de baan gegaan, nu zitten we met de processen. In Roemenie heb je bijvoorbeeld een tabel die rekening houdt met meerdere factoren ook bijvoorbeeld de kilometerheffing. Uit die tabel komt een bedrag, hiermee dien je het eens te zijn. Indien dit niet het geval is, moet de auto naar de gelijksoortige DRZ. Hier betaalt de belastingplichtige de taxatiekosten aan de DRZ. Met deze uitkomst moet je het eens zijn, je dient ook te betalen. In dit geval zou alles in de handen van de overheid vallen en het is tot nu toe niet in strijd met de wet volgens art. 110 VWEU. Verder moeten we er gewoon voor zorgen dat de dossiers beter op orde komen en dat we meer zaken gaan winnen zodat er minder processen worden gestart.

W: Zijn er nog veel zaken over de 72% regel. Is het zo dat er vaak 100% van schade in mindering gebracht wordt ?

L: 100% komt niet vaak voor, vaker ligt het tussen de 72% en 90%. Hier geldt ook weel elke euro aan reparatiekosten is ook waardevermindering aan de auto. Doorgaands zit het percentage ertussen en kan de belastingplichtige het bedrag niet helemaal opteren tot 100%. Uitzonderingen zijn er ook natuurlijk. Er zijn ook zaken dat er lager dan 72% waardevermindering wordt geheven. In een uitspraak van het hof Amsterdam in 2015/2016 bijvoorbeeld. Hier was het volgens mij rond de 60% waardevermindering vermenigvuldigen. Verder is ook een voorbeeld dat taxateurs ook de gebruikssporen eraf halen, indien je dat niet doet tel je anders dubbel. Een ander voorbeeld is van het Hof Arnhem hier werd een Porsche gekocht van €60.000,- maar via een taxatierapport voor €1500,- als waarde opgesteld. Dit is natuurlijk wel gek dat je zoveel meer betaald voor een auto die zo weinig waard zou zijn. In dit soort gevallen is de rechtbank wel meer voor onze kant. Hier is ook hoe groter de verschillen zijn hoe sneller de rechter geïrriteerd raakt en soms ook sneller aan de kant van de Belastingdienst komt te staan. Dit verschilt ook heel erg per rechtbank/hof. Echter is het misschien mogelijk om de goede taxateurs te belonen en de "slechtere" harder aan te pakken. Als we dit niet doen krijgen we teveel procedures, je kunt dit gedrag natuurlijk ook niet toelaten als Belastingdienst. Er kan vanaf de kant van het selectieproces ook meer uitgedaan worden op de risicoprofielen. Er moeten natuurlijk betere rapporten worden opgesteld en die ook vooraf al beter te formuleren. Er kan natuurlijk meer druk gezet worden maar dit dient dan door meer mankracht te worden gedaan. Een oplossing zou kunnen zijn om de bezetting groter te maken op de afdeling BPM. Echter is er geen budget voor, omdat het maar een klein gedeelte is van de Belastingdienst. Als laatste komt natuurlijk nu ook de meningsverschillen of btw auto en marge auto naar voren. Dit zal ook weer leiden tot meerdere processen. Het belangrijkste is taxatie is een geen exacte wetenschap is en er zullen altijd meningsverschillen blijven ontstaan over hoe iets getaxeerd dient te worden. Dit zie je niet alleen in de BPM maar bijvoorbeeld ook bij een woning.

Bijlage 4: Interview Bolsenbroek & Partners

Interview met Frans Th. M Bolsenbroek, algemeen directeur Bolsenbroek & Partners en Tom B. Vriesema, Jurist bij Euro Auto Logic B.V. op 21-7-2016

W: Greg Lansink en Carolien van der Meer

T: Tom

F: Frans

W: We wilden graag weten wat er belangrijk is bij het doen van aangifte van het importeren van een auto in Nederland. Hierbij gaat het om dat er gekozen wordt voor een taxatierapport. We zouden graag meer willen weten over de problemen die er ontstaan door de huidige manier van heffen van BPM via het taxatierapport. Welke mogelijkheden er zijn voor de importeurs om taxatierapport te laten voldoen aan de voorwaarden.

F: Het indienen van een taxatierapport is bij ons van belang dat dit goed wordt aangepakt. Hiermee bedoelen we dat de taxaties positief moet worden geprofileerd en dit doen we niet om problemen mee te scheppen. Hierbij in het achterhoofd houdende is de vergoeding niet noodzakelijk die je krijgt bij het winnen van een Rechtszaak. Je ziet nu ook wel dat de vergoeding strakker aan banden worden gelegd. Er wordt vaak in zaken gesproken over samenhang en daardoor worden de proceskostenvergoeding ingehouden. Dit soort dingen zie je steeds vaker gebeuren omdat er wel veel taxateurs op de proceskostenvergoeding uit zijn. Het enige om je dan te onderscheiden voor vele taxateurs is dan dat je nog lager moet gaan taxeren en nog voor een goedkoper tarief gaan doen. Hiermee werk je vooral irritatie op bij de Belastingdienst want het is heel erg vervelend. Wij zelf gaan wel vaak naar de ondergrens van taxeren. We gaan niet over de rand heen.

W: Heeft u hier een voorbeeld van wat u hiermee bedoeld? De grens opzoeken maar er niet overheen gaan?

F: Het is nog steeds toegestaan om koerslijst-schade op te stellen. De belastingdienst vindt dat dit niet kan. Echter er is nog geen hoge raad uitspraak over gedaan. Op dit moment gebruikt bijna iedereen de methode koerslijst-schade.

T: Dit heeft te maken natuurlijk met het arrest Gomes Valante en hiermee dan ook art. 110 vweu. Art. 110 heeft dan natuurlijk weer mee te maken dat je niet meer mag heffen dan op een andere auto. De belastingdienst gaat bijvoorbeeld dan ook niet in cassatie bij de rechtbank uitspraken over koerslijst-schade.

W: Als jullie gebruik maken van de "methode" koerslijst-schade, wordt er dan ook de gebruiksschade geëlimineerd, wat blijkt dat dit moet (uit een arrest)?

F: Bij het gebruik van schade is het dan minus gebruiksschade. Hiervan wordt dan ook nog weer 72% regel schade maar meegerekend omdat niet alle schade ook mee mag tellen als schade. Wat dit getal van vandaan komt is bij ons nog niet helemaal duidelijk.

T: dit hebben we ook dan te proberen te onderzoeken en hebben ook dan wel enig idee maar dit is niet ergens duidelijk verhaalbaar.

W: Hoe bepaal je de gebruiksschade dan bij een bepaalde auto, dit is natuurlijk moeilijk vast te stellen lijkt mij?

F: We vragen altijd een koerslijst op en dan wordt er bepaald hoeveel gebruiksschade een auto mag hebben. Bijvoorbeeld bij autotelex de waarde in de correctiematrix daar is het bijvoorbeeld €100.- Dan brengen we dat in rekening als gebruiksschade, deze zijn nog als enige in Nederland. Xray gaat het binnenkort ook doen. Zij zeggen; wij gaan ook waarde correctiematrixen bepalen zodat de waarde vermindering van gebruiksschade in een overzicht te bepalen is.

W: Van die gebruiksschade moet dan weer 72% in rekening gebracht worden, volgens de artikel 1 van de uitvoeringsregelingbijlage. Wordt er altijd 72% in rekening gebracht of soms meer of soms misschien zelfs minder? En waar komt de 72% vandaan, is dit overlegd met meerdere partijen of bedacht door de Belastingdienst?

T: Waar het percentage precies vandaan komt is bij ons ook nog niet helemaal duidelijk. We hebben het gevraagd aan de belastingdienst maar die konden ons ook geen 100% zekerheid geven waar het vandaan komt. Ze zeggen dan dat het in overleg is met de verzekeringsbranche bond van verzekeraars en dat het gebruikelijk is. Maar bij iedereen is het een groot raadsel waar het vandaan komt. Het grote raadsel hebben we natuurlijk proberen uit te zoeken en hebben ook wel een document gevonden waar we denken dat het vandaan komt 82% en 63% is een gemiddelde van 72%. Maar dit is nooit erkend door iemand van de Belastingdienst of door een overheidsinstantie.

F: Het kan natuurlijk ook zo zijn dat het een auto wordt taxeert door de Dienst Roerende zaken. Dit komt dan een mooi domeinen rapportje. Hier dient dan ook weer rekening gehouden te worden met een marge auto en een btw auto. Een schade auto op zonder btw is natuurlijk veel beter.

W: Gebruiksschade, hoe interpreteren jullie dat en hoe staan ze er tegen over, elimineren jullie deze of hoe gaat dat?

F: Mate van schade is de afstrek. In goede justitie noemen ze dat, 72% is niet zonder meer redelijk. We elimineren de gebruiksschade die we hebben opgezocht in de matrixen.

W: Komt het nog wel eens voor dat je merkt dat rechtbanken aan een bepaalde kant staat?

F: Rechtbanken verschillen ook wel eens van mening. Bijvoorbeeld als Joost Verhoeven gaat procederen voor de proceskosten zijn ze het misschien wel een keer zat. Je hebt vooral koerslijst en tabel maar het grootste gedeelte bestaat uit koerslijsten. Taxatierapport is maar een klein gedeelte van bezwaren.

W: Welke mogelijk heeft bij jullie de voorkeur? Inspecteur, drz, niet tonen of op basis van foto's?

F: In het begin hadden we liever niet naar domeinen, omdat dit nogal vaak veel moeite is om de auto helemaal daar heen te brengen. Er zit veel verschil in met taxatie en een oplegger huren en een dag vrij regelen kost geld. Ze kunnen vaak daarna nog kiezen voor een koerslijst dat dreigt de belastingdienst. Domein roerende zaken komt wel op bezoek om te waarschuwen maar geen auto controleren. Dat zijn ook wel rare praktijken om uit te voeren om ze soort van "Bang" te maken. Zeeland RB en Gelderland RB zeggen dat het wel mag van DRZ maar is niet in de HR bevestigd. Domeinen is meer ontmoediging. Inspecteur willen we best graag op bezoek hebben, dit is altijd wel

leuk als ze langs komen. Ze hebben er vaak geen tijd op omdat het toch een kwestie is van taxeren. Op basis van foto's ook heel graag, want dat brengt minder werk met zich mee. Vaak zijn we het niet mee eens. Het is vaak wel zo dat we graag grenzen opzoeken.

W: Komt het vaak voor dat er wordt geswitcht of in misschien de bezwaarfase nog?

F: Switchen is altijd mogelijk tenzij er een tweede controle nodig is. Vaak switchen ze alleen als het voordeliger is om een koerslijst te nemen.

W: 72% regel, hoe gaat dat in de praktijk, gebruik / misbruik?

T: 72% -> voorbeeld is hof Amsterdam zelfs 50-60% nergens op gebaseerd en geen motivatie gegeven waarom het minder is dan 72%. Het probleem is dat de Belastingdienst de zaken slecht voor elkaar heeft. Slechte informatie voorziening en zaken slecht voor elkaar. Indien wij weer met een oplossing komen dan bedenken ze zelf weer een probleem voor. Voor iedere oplossing bedenken ze zelf weer een probleem.

F: Ze procederen zaken ook niet uit zodat het niet naar de hoge raad heen gaat en er dus geen oplossing komt voor de problemen. Het grootste voorbeeld is koerslijst-schade, dit moet bij de hoge raad komen. Dan zijn ze een keer klaar met het moeilijk doen. Ander voorbeeld is van Fred schippers in 2013 van financiën. Dat er toezicht gehouden moet worden op hoger taxeren. Er werd een dreigement uitgedaan dan er geen taxatierapporten meer mochten worden opgesteld. Ze willen van de taxatierapporten af, alleen nog maar koerslijsten. Ze willen dat er eerlijk wordt getaxeerd.

W: Hoe gaan ze ervoor zorgen dat er wel eerlijk wordt getaxeerd?

F: De belastingdienst dient de "rotte appels" eruit gehaald worden. Dit is heel lastig te doen, maar uiteindelijk lopen ze wel tegen de lamp. Auto taxateurs in Nederland, hier bestaat wel een vereniging voor. De belastingdienst moet de branche van taxateurs beter certificaat geven taxateurs weten dan vanzelf dat het niet klopt.

W: kan het dan zo zijn dat de belastingdienst zelf achter de "rotte appels" aan dient te gaan met die te gaan "belagen"?

F: Ze dienen gericht en nauwkeuriger te gaan kiezen. Risicoprofiel van de belastingdienst is heel moeilijk te peilen en ook volstrekt willekeurig. Het gaat nu niet op basis van gelijkwaardige expertise.

W: Zijn er dan oplossingen voor de problemen die er nu zijn beschreven?

F: Ze moeten niet altijd een probleem maken wanneer er een oplossing gevonden wordt. Ze moeten vooraf beter de zaken voor elkaar hebben, want heel vaak winnen wij de zaak omdat ze toch niet kunnen aantonen waar het verschil zit. Ze moeten ook iets meer gaan nadenken over de zaken die ze eruit zoeken.

T: Ze moeten meer gaan nadenken welke zaken ze gaan aanpakken en niet zomaar een zaak eruit zoeken. Want heel vaak snap ik niet waarom ze die uitzoeken, vaak komen ze er maar een paar euro vanaf. Dat is dan toch gewoon werk opzoeken?

F: Ze moeten meer hun best doen om "rotte appels" van de taxateurs eruit zoeken, maar die wil is er volgens mij nog niet echt vanuit die kant. Ze hebben de zaken niet op orde en daarom is het ook

moeilijk om een oplossing te vinden. Of ze moeten het afschaffen maarja dan snijden ze zichzelf in de vingers.

Bijlage 5: Matrix

Acceptabele gebruikssporen in relatie tot voertuigleeftijd.

Definitie

Met “gebruikssporen” wordt in dit document bedoeld “normale gebruiksschade”, artikel 2 sub c, Wet BPM: ‘Normale gebruiksschade: slijtage en kleine beschadigingen die ontstaan door gebruik van voertuig en die passen bij de leeftijd en kilometrage van het voertuig.’

Autotelex Koerslijstwaarde

De koerslijst waarde van Autotelex is gebaseerd op normale gebruikssporen, passend bij de kilometerstand en leeftijd van de auto.

Gebruikssporen

Naarmate de leeftijd of de kilometerstand hoger zijn, zullen ook de toelaatbare gebruikssporen toenemen. De meest overzichtelijke manier om dit te kwantificeren is het introduceren van een matrix met bedragen noodzakelijk om een auto weer in perfecte staat* te brengen. Dit bedrag vertegenwoordigt daarmee het verschil tussen een auto in gemiddelde staat (Autotelex norm) en een auto in perfecte staat.

Leeftijd in jaren/ kilometerstand	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10000	200	300	400	500	550	600	650	675	700	725
20000	250	350	450	550	600	650	675	700	725	750
30000	300	400	500	575	625	675	700	725	750	775
40000	350	450	525	600	650	700	725	750	775	800
50000	375	475	550	625	675	725	750	775	800	825
75000	400	500	575	650	700	750	775	800	825	850
100000	425	525	600	675	725	775	800	825	850	875
125000	450	550	625	700	750	800	825	850	875	900
150000		575	650	725	775	825	850	875	900	925
200000		600	675	750	800	850	875	900	925	950
250000			700	775	825	875	900	925	950	975
300000			725	800	850	900	925	950	975	1000

Toelichting tabel

De tabel vertegenwoordigt het bedrag noodzakelijk om een auto met normale gebruikssporen weer in perfecte staat te brengen voor de meest gangbare segmenten.

Onder normale gebruikssporen wordt verstaan:

Exterieur:

Steenslag, lichte krasvorming (denk aan rondom portiergrepen), lichte wielbeschadiging (stoeprandschade)

Interieur:

Slijtagesporen van veelvuldig gebruikte interieurdelen. Denk aan pedalen, versnellingsknop, stoelen, deurgrepen en bedieningsknoppen.

De gradatie hierin neemt toe met de leeftijd en kilometerstand en komt tot uiting in het bedrag in de tabel, noodzakelijk om e.e.a. weer te herstellen.

*NB Er wordt bewust niet gesproken over “nieuwstaat”, omdat hier ook vervanging van slijtage-onderdelen onder kan vallen, zoals banden, uitlaat, accu en uiteindelijk zelfs zaken als motorrevisie.

Bijlage 6: Logboek

Logboek van het onderzoek verdeeld in colommen van datum, deelvraag, bron, zoekterm en resultaat:

Datum	dv	bron	zoekterm	resultaat
10-10-2014	1	kluwemavigator / uitspraken	kamerstukken motie van vliet	motie van vliet kamerstukken II 2012/13/, 31 213 nr 13 Den haag.
5-12-2014	1	belastingdienst	Interview	interview belastingdienst voorzitter bpm groep
5-12-2014	2	belastingdienst	Interview	interview belastingdienst voorzitter bpm groep
25-2-2015	2	belastingdienst	koerslijsten	Belastingdienst/Koerslijsten. (sd). <i>Belastingdienst</i> .
24-3-2015	2	belastingdienst	taxatierapport (nieuws)	Belastingdienst/Taxatierapport. (sd). belastingdienst .
8-8-2015	3	belastingdienst	autobrief II	E. Wiebes, S. v. (2015, juni 19). Autobrief II.
15-10-2015	4	belastingdienst	Interview	interview belastingdienst medewerker afdeling bpm
15-10-2015	5	belastingdienst	Interview	interview belastingdienst medewerker afdeling bpm
17-11-2015	2	bolsenbroek en partners	taxatierapport (nieuws)	https://bbpartners.nl/nieuws/276-taxatie-importautos-2015-update
19-11-2015	2	bolsenbroek en partners	koerslijst	https://bbpartners.nl/nieuws/304-hof-den-bosch-2-juli-2015-koerslijst-minus-schade-is-ok
17-3-2016	2	belastingdienst	belastingplan 2015	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2014/09/16/belastingplan-2015
10-5-2016	3	wetteksten	art. 110 vweu	omschrijving art. 110 vweu
16-5-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	art. 110 vweu nieuwe regeling 2010	ecli:nl:hr:2012:BV7393
17-5-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	art. 110 vweu gomes valante	ecli:EU:C:2001:109
17-5-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	strijdigheid bpm vs eu	Gomes valante uitspraak

25-5-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	art. 110 vweu gomes valante samenvatting	ecli:EU:C:2001:109 samenvatting arrest
1-6-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	art. 110 vweu strijd bpm	ecli:nl:rbgel:2015:7809
1-6-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	art. 110 vweu taxatierapport	ECLI:NL:GHSHE:2015:2515
2-6-2016	4	rijksbegroting	3 referentievoertuig taxatierapport belastingdienst	http://www.rijksbegroting.nl/2015/kamerstukken,2014/12/9/kst203384.html
2-6-2016	4	belastingbundel	toonplicht art.10 -10 PBM	art. 10-10 bpm
2-6-2016	4	kluwemavigator / uitspraken	switchen afschrijvingsmethode bpm auto	art. 10-7 BPM
2-6-2016	4	kluwemavigator / uitspraken	switchen afschrijvingsmethode bpm auto	ECLI:NL:HR:2016:422
2-6-2016	4	kluwemavigator / uitspraken	switchen afschrijvingsmethode bpm auto	ECLI:NL:HR:2012:421
14-6-2016	2	kluwemavigator / uitspraken	aantal referentievoertuigen bpm	3 tot 5 referentievoertuigen art. 8-4 bpm uit.reg. Aantekening 3.2
14-6-2016	4	kluwemavigator / uitspraken	gebruikte auto of nieuw bpm ?	ECLI:NL:HR:2016:119
14-6-2016	4	kluwemavigator / uitspraken	ECLI:NL:HR:2016:119	ECLI:NL:RBGEL:2016:2184
22-6-2016	2	kluwemavigator / uitspraken	60 % afschrijving	ECLI:NL:GHAMS:2016:820

28-6-2016	4	automotive	no cure no pay	http://www.automotive-online.nl/home/14278-nieuws.html
28-6-2016	4	automotive	no cure no pay	http://www.automotive-online.nl/home/13920-autobrief_naar_kamer_verbond_reageert_verdeeld.html
21-7-2016	4	bolsenbroek en partners	Interview	interview bolsenbroek en partners directeur en medewerker bpm taxatierapporten
21-7-2016	5	bolsenbroek en partners	Interview	interview bolsenbroek en partners directeur en medewerker bpm taxatierapporten
10-10-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	taxatierapport (nieuws)	ECLI:NL:GHAMS2016:821
10-10-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	taxatierapport (nieuws)	ECLI:NL:RBDHA:2015:9781
10-10-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	staatscourant nieuws bpm	stcrt. (2014, 12 30). Stcrt-2014/715m. P. 50.
31-10-2016	1	De rdw	individuele regeling rdw	https://www.rdw.nl/sites/igk/Paginas/default.aspx
2-11-2016	1	kluwemavigator / uitspraken	art. 10 lid 2	ECLI:NL:HR:2012:BV7393
21-11-2016	1	kluwemavigator / uitspraken	3 tot 5 refentievoertuigen	ECLI:NL:GHARL:2016:4938
21-11-2016	1	kluwemavigator / uitspraken	3 tot 5 refentievoertuigen	ECLI:NL:GHARL:2016:4640
22-11-2016	1	kluwemavigator / uitspraken	3 tot 5 refentievoertuigen	ECLI:NL:RBGEL:2016:4386
22-11-2016	1	kluwemavigator / uitspraken	naheffen BPM	ECLI:NL:RBGEL:2016:5707
29-11-2016	2	kluwemavigator / uitspraken	72% regel bpm	ECLI:NL:GHSHE:2016:2998
29-11-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	72% regel unierecht bpm	ECLI:NL:RBGEL:2016:4383
19-12-2016	3	kluwemavigator / uitspraken	Hoge Raad op 10 juli 2009	ECLI:NL:HR:2009:BJ2012

18-1-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	tegenbewijsregeling	ECLI:NL:GHAMS:2004:AR2237
18-1-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	tegenbewijsregeling	ECLI:NL:HR:2002:AE4811
18-1-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	tegenbewijsregeling	DGB2003/6752M str. 2003238
18-1-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	tegenbewijsregeling	ECLI:NL:HR:2006:AY:8649
19-1-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	aanpassing wet 2007	Kamerstukken II 2006/07
20-1-2017	4	kluwemavigator / uitspraken	koerslijst minus schade	ECLI:RBGEL:2016:6595
20-1-2017	4	kluwemavigator / uitspraken	koerslijst minus schade	ECLI:RBZWB:2016:8019
22-2-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	marge auto	ECLI:NL:HR:2017:77
22-2-2017	3	kluwemavigator / uitspraken	marge auto	ECLI:NL:PHR:2016:223
25-3-2017	2	belastingdienst	tabel	Belastingdienst/Forfaitaireberekeningstabel. (sd). <i>Belastingdienst.</i>
1-4-2017	5	tubantia	kabinetsplannen	bijlage tubantia kabinetsplannen

Bijlage 7 : Tubantia artikel

8 NIEUWS

verkiezingen 15 maart

Stemwijzer

1. VEILIGHEID

Hoe bestrijdt de partij terrorisme?

2. DEFENSIE

Investeert de partij in het leger?

3. GELD

Goan de belastingen omhoog?

4. ZORG

Wilt gebeurt er met de ouderen-zorg en het eigen risico?

5. WERK

Hoe komen er meer vaste banen?

6. IMMIGRATIE

Wat is de oplossing voor het vluchtelingen-probleem?

7. KLIMAAT

Hoe pakt de partij de klimaatverandering aan?

8. WONEN

Hoe komen er meer betaalbare huurwoningen?

9. ONDERWIJS

Komen er kleinere klassen?

10. VERKEER

Moeten automobilisten gaan rekeningrijden?

PvdA

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

PVV

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

SP.

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

CDA

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

D66

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

Christen Unie

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

GROEN LINKS

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

SGP

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

Partij voor de Dieren

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

50 PLUS

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

VVD

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

DEK

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

Forum voor democratie

1. Veiligheid

2. Defensie

3. Geld

4. Zorg

5. Werk

6. Immigratie

7. Klimaat

8. Wonen

9. Onderwijs

10. Verkeer

Bijlage 8: Taxatierapport 1 van Bolsenbroek en Partners



Bolsenbroek & Partners

Bolder 7
6582 BZ HEUMEN
Postbus 151
6580 AD MALDEN
T. +31-(0)24-6632202
F. +31-(0)84 -7144604
info@bbpartners.nl

Taxatierapport

Inzake:

Volvo - XC60 - 2.0 D3 FWD Momentum

In opdracht van:

Xxx
Xxx
Xxx



Fysiek opgenomen en getaxeerd door:

B. Lichtenwagner

Te dezer zake domicilie kiezende ten kantore van
Bolsenbroek & Partners B.V.

Dossiernummer: 34420-3



Onze Algemene Voorwaarden vindt u op onze website.
www.bbpartners.nl



Ingevolge uw opdracht hebben wij het hierna omschreven voertuig geïnspecteerd en getaxeerd dienend als waardebeoordeling voor invoer / BPM berekening.

1. Identificatie

VIN / Chassisnummer: YV1DZ88A1C2

2. Algemene voertuiggegevens

Soort voertuig:	Personenauto
Merk:	Volvo
Type / uitvoering:	XC60 - 2.0 D3 FWD Momentum
DET / Datum Eerste Toelating:	25-04-2012
Kleur:	Zwart metallic
Bekleding (soort en kleur):	Leder beige
Afgelezen tellerstand (km of mls):	142.662 km
Type carrosserie:	SUV
Aantal deuren:	5
Versnellingsbak:	Handmatig
Motor:	1.984 cm ³ - 5 cilinder Diesel - 120 kW/163 pk
Ledig gewicht:	1.616 kg
Max. toelaatbare massa:	2.505 kg
Gemiddelde Co ₂ uitstoot (gr/km):	149
Aanwezige opties en accessoires:	Naast de standaard uitrusting af fabriek is de auto voorzien van opties conform bijlage nieuwprijs informatie en uitvoeringsdetails.



3. Financials

Grondslag gegevens:

Oorspronkelijke NL cataloguswaarde inclusief opties conform bijlage uitvoeringsspecificaties: ¹	€ 54.850	
(tussentijdse) Bruto BPM: ²	€ 11.042	
Rest BPM o.b.v. forfaitaire BPM tabel:	€ 3.450	31.24%
Rest BPM o.b.v. koerslijst:	€ 3.365	30.47%

BPM na correctie:

Herrekende Rest BPM na taxatie:	€ 2.729	24.71%
Herrekende Bruto BPM na parallelimport:	€ 8.733	

Waardebepaling conform onderzoek referentievoertuigen:

Handelsinkoopwaarde voor correctie: ³	€ 16.715	30.47%
Af: Correctie conform bijlage schadecalculatie: ⁴	€ 3.857	
Bij: Correctie conform AutoTelex Matrix: ⁵	€ 700	
Waarde correctie totaal: ⁶	€ 3.157	
Handelsinkoopwaarde na correctie:	€ 13.558	24.72%

4. Beoordeling fysieke schouw:

Beoordeling voertuig en gegevens: Vastgesteld door taxateur

Inspectiedatum: 30-06-2016

Inspectiemoment: 09.45 tot 10.00

Verklaring taxateur: Ik verklaar uitdrukkelijk en zonder voorbehoud dat deze taxatie tot stand is gekomen zonder enige partijdigheid of afhankelijkheid als bedoeld in de laatst gepubliceerde Uitvoeringsregeling belasting personenauto's en motorrijwielen 1992.

Reden van taxatie: Betreft een voertuig met meer dan normale gebruiksschade, niet zijnde een schadevoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel u, van de wegenverkeerswet 1994.

¹ Nieuw prijs bepaald conform rubriek 7

² BPM bepaald conform rubriek 6

³ Handelsinkoopwaarde bepaald conform rubriek 8 a en b

⁴ Schade bepaald conform schadecalculatie rubriek 11

⁵ Conform waarde correctie matrix rubriek 9

⁶ Nadere motivering rubriek 5



5. Grondslagen voor de waardebepaling:

De waarde van dit voertuig is mede bepaald op basis van:

Toegepaste waarde correctie:

Nadere motivering schadecalculatie en correctienorm:

- Onderzoek referentievoertuigen
- Schadecalculatie
- 81.85% van de schadecalculatie
- Gezien de leeftijd en kilometers van het voertuig is de waarde van de schadecalculatie gecorrigeerd met de waarde conform de AutoTelex matrix (zie rubriek 9).

Opmerkingen

- Binnen de schadecalculatie is, zover mogelijk, rekening gehouden met deelherstel en toepasbare spuitmethodes.
- Door ons is geen onderzoek ingesteld naar de oorzaak van de eventueel aanwezige schade cq. de reden van afwezigheid van gedemonteerde onderdelen.
- De waarde is gebaseerd op de waarde van een gelijksoortige, reeds op het nationale grondgebied geregistreerde auto.
- Bij de waardevaststelling van het voertuig zijn de gemiddelde gebruikssporen en slijtages welke inherent zijn aan de leeftijd en kilometerstand buiten beschouwing gelaten.

6. AutotelexPro BPM berekening:

BPM op basis van catalogusprijs		BPM op basis van koerslijst	
Netto catalogusprijs	€ 36812	Nieuwprijs incl. opties / accessoires	€ 54850
BPM regime (ingangsdatum)	01-01-2012		
BPM vrij bedrag ¹	€ 175	Totale handelswaarde	€ 20760
Optie korting	€ 0	Soort koerslijst: Autotelex wijzig >>	
	€ 36637	Werkelijke afschrijving (62,15%)	€ 34090
BPM-percentage (11,1%)	€ 4067		
Brandstoftoeslag	€ 1900		
Energiebeltoeslag	€ 0		
CO2-toeslag (149 g/km)	€ 5076		
Fijnstoftoeslag/Roetfilter/Euro6 korting	€ 0		
		Bruto-BPM	€ 11042
Bruto-BPM	€ 11042	Afschrijving BPM (62,15%)	€ 6863
Leeftijdskorting (68,75%)	€ 7592	Rest-BPM op basis van koerslijst	€ 4179
Rest-BPM op basis van catalogusprijs	€ 3450		



7. Grondslag voor de nieuwprijs / consumentenprijs:

Volvo XC60 - 2.0 D3 FWD Momentum



klantgegevens

Taxatienummer 4545562H
Taxateur Bert Lichtenwagner
Taxatie per 30-06-2016
Gemaakt op 30-06-2016

Voertuig

Eerste toelating 25-04-2012
Datum deel IB / II
APK vervaldatum Onbekend
Kenteken
Gewicht 1616 kg
Tellerstand 142662
NAP Niet geraadpleegd
Kleur -
Koetswerk 5-drs SUV
Chassisnummer 0

Aandrijving Voorwiel
Transmissie Handmatig
Brandstof Diesel
Motorinhoud 1984 cc
Cilinders 5
Vermogen 120 kW
Energie label C
Boekjes aanw.
Sleutels
BTW / Marge Marge
Bestemming

Standaarduitrusting

Accident Avoidance System, airbag bestuurder en passagier, airbag(s) hoofd voor en achter, airbag(s) side, Anti Blokkeer Systeem, autotelefoon voorbereiding, binnenspiegel automatisch dimmend, boordcomputer, Brake Assist System, buitenspiegels elektrisch inklapbaar, buitenspiegels elektrisch verstelbaar, buitenspiegels verwarmbaar, buitentemperatuurmeter, centrale deurvergrendeling met afstandsbediening, cruise control, dakrails, Dynamic Stability Control en traction control, electronic climate controle, elektrisch bedienbare achterklep, elektrische ramen voor en achter, lederen stuurwiel en versnellingspook, lichtmetalen velgen 17", mistlampen voor, parkeersensor achter, radio-CD/MP3 speler, regensensor, ruitensproeiers verwarmbaar, Side Impact Protection System, stuurwiel multifunctioneel

Fabrieksopties / Accessoires

lederen bekleding(€ 1060), metaalkleur(€ 1275), trekhaak(€ 725)

Pakketten

Professional Line(€ 1595):
audio-navigatie full map + hard disk, autotelefoonvoorbereiding met Bluetooth, stuurwiel multifunctioneel

Taxatie

Nieuwprisinformatie

Basis nieuwprijs	€	50195
Totaal opties	€	4655
Kosten rijklaar	€	950
Totaal nieuwprijs	€	55800

RDW BPM	€	0
RDW rest BPM	€	0
RDW Nieuwprijs	€	0

Correctiefactoren

Opties	€	874
Kilometer	€	-846
Conditie interieur	€	0
Conditie exterieur	€	0
Kleur	€	0
Handmatig	€	0

Opknappkosten	€	0
---------------	---	---

Dit voertuig is schadevrij.

Basiswaarde	€	20732
Correctie totaal	€	28
Totale waarde	€	20760
Mijn waarde	€	0

Verwachte innamegegevens

Datum binnenkomst	30-06-2016
Verwachte tellerstand	142662
Bod	€

Alle genoemde prijzen zijn inclusief BPM/BTW.



8a. Grondslag voor de waardebeoordeling:

Onderzoek naar referentiemotorrijtuigen (I):

Voor het onderzoek naar de handelsinkoopwaarde van 3-5 referentievoertuigen, heb ik primair gebruik gemaakt van onderstaande koerslijst-informatie, welke hiertoe de enige objectieve informatiebron is én gebaseerd op een groter aantal daadwerkelijk gerealiseerde transacties dan wel is herleid aan informatie van marktexperts.

XRAY BPM import

VOLVO - XC60 D3 DRIVE MOMENTUM



Datum 1^e toelating 25-04-2012

Vestiging



Bedrijf Bolsenbroek & Partners
Naam B. Lichtenwagner
Calculatienummer 744900
Calculatiedatum 30-06-2016
Versienummer 16 jun-1

Voertuiggegevens

Merk	Volvo	Brandstof	Diesel	Kleur	Zwart
Model	XC60	Vermogen (kW)	120	Kleurtype	Metallic
Type	XC60 D3 Drive Momentum	CO2	149	Kleur omschrijving	
Transmissie	6 v., hand	Chassisnummer (VIN)		Soort bekleding	Leder
Koetswerk	SUV / 5	Fiscaal	marge	Kleur bekleding	Zwart
Rental	Nee	Huidig km-stand	142 662		

Opties / Accessoires

€ 4.655

Standaard

ABS Remsysteem, Afstandsbediening deurvergrendeling, Airbag bestuurder, Airconditioning, Audiostuurbediening, Bekleding stoffeel, Bluetooth, Boardcomputer, Buiten temperatuurmeter, Centrale Deurvergrendeling, Climate Control, Cruise Control, Dakrails, Elektrische parkeerrem, Elektrische ramen achter, Elektrische ramen voor, Gescheiden temp. regeling, Getintglas, Inklapbare spiegels, Leerbekleed stuur, Lichtmetalen velgen, Middenarmsteun voor, Op afstand te openen bagageklep, Op afstand te sluiten bagageklep, Parkeersensor, Regensensor, Stabiliteitsregeling, Startstop systeem, Stereoinstallatie, Stuurkrachtregeling, Tractie controle.

Fabrieksopties en accessoires

Lederen bekleding + trekhaak € 1.710, Metallic lak € 1.350, Professional Line € 1.595.

Taxatie

Catalogusprijs	€ 50.195
Fabrieksopties	€ 4.655
Totaal nieuwprijs	€ 54.850

XRAY taxatiewaarde € 16.715 (30%)

Rest BPM koerslijst	€ 3.374
Rest BPM afschrijvingstabel	€ 3.457

Km-stand

0142662



8b. Grondslag voor de waardebeoordeling:

Onderzoek naar referentiemotorrijtuigen (II):

Op grond van de laatst herziene en thans vigerende Uitvoeringsregeling Wet BPM 1992 schrijft de inspecteur vermelding van 3 tot 5 "referentiemotorrijtuigen" voor. Vooropgesteld zij dat er geen prijsinformatie, anders dan hiervoor vermelde koerslijstwaardebepaling, over de handelsinkoopwaarde van motorvoertuigen op basis van een door wederverkopers betaalde inkoopprijs voor een gebruikt motorrijtuig bij koop van een niet wederverkoper (particulier of ondernemer) bestaat. Uit eerdere verweerszaken is bekend dat de inspecteur internet aanbod van de websites gaspedaal.nl, marktplaats.nl en soortgelijke websites als gegevensbronnen hiervoor hanteert. Derhalve vermeld ik met behulp van de zelfde bronnen, onderstaande referentievoertuigen met de vermelde verkoop-vraag-prijs. Als taxateur verzet ik mij tegen dit dwingende voorschrift vanwege de vakmatig onjuiste rechtsopvatting van de inspecteur. Als motivering hiervoor voer ik aan:

- Van de referentieauto's is geen staat, verleden of achtergrond bekend
- Niet bekend is of het referentiemotorrijtuig eveneens een parallel geïmporteerd voertuig is
- In de regel is niet bekend of het voertuig een BTW of Margevoertuig is
- De CO2 uitstoot van de referentiemotorvoertuigen is onbekend
- Ongeoorloofde inmenging in mijn deskundigheid als taxateur waardoor ik mijn vak niet vrijelijk kan uitoefenen

Waar ik bij de waardebeoordeling op pagina 4 afwijk van de vraagprijs van de referentieauto's, dient de lezer het afwijkende bedrag als kennelijke handelsmarge, klaarmaakkosten, volle tank, inruil- en financieringsmogelijkheden en verkoopemolumenten anderszins die buiten de maatstaf van heffing moeten blijven, te zien.

	€ 21.950	03-2012 Volvo XC60 - 2.0 D3 163 PK FWD MOMENTUM Navl.Half Leer Pdc enz. Diesel, 1.984 cc, Handgeschakeld, Terreinwagen, Zwart, 5-deurs.	167.013 km Gemert (NB)
	€ 21.950	04-2012 Volvo XC60 - 2.0 D3 FWD MOMENTUM Diesel, 1.984 cc, Handgeschakeld, Terreinwagen, Zwart, 5-deurs.	83.600 km Dordrecht (ZH)
	€ 23.840	06-2012 Volvo XC60 - 2.0 D3 Kinetic Navigatie Leer PDC Diesel, Handgeschakeld, Terreinwagen, Zwart, 5-deurs.	139.653 km Capelle aan den IJssel (ZH)



9. Waarde correctie matrix:

Aangezien ieder gebruikt voertuig een bepaalde mate van gebruiksschade heeft die inherent is aan leeftijd, gebruik en kilometers, en schadeherstel dit (deels) ongedaan maakt, wordt de getaxeerde waarde positief gecorrigeerd conform onderstaande matrix van AutoTelex die onderzoek heeft gedaan naar deze invloed. Voor zover andere koerslijsten ter onderbouwing van onze waardering zijn toegepast, kan worden aangesloten bij deze bevindingen.

Acceptabele gebruikssporen in relatie tot voertuigleeftijd.

Definitie

Met "gebruikssporen" wordt in dit document bedoeld "normale gebruiksschade", artikel 2, sub c, Wet BPM: *'Normale gebruiksschade: slijtage en kleine beschadigingen die ontstaan door gebruik van een voertuig en die passen bij de leeftijd en kilometrage van het voertuig.'*

Autotelex Koerslijstwaarde

De Koerslijst waarde van Autotelex is gebaseerd op normale gebruikssporen, passend bij de kilometerstand en leeftijd van de auto.

Gebruikssporen

Naarmate de leeftijd of de kilometerstand hoger zijn, zullen ook de toelaatbare gebruikssporen toenemen. De meest overzichtelijke manier om dit te kwantificeren is het introduceren van een matrix met bedragen noodzakelijk om een auto weer in perfecte staat* te brengen. Dit bedrag vertegenwoordigt daarmee het verschil tussen een auto in gemiddelde staat (Autotelex norm) en een auto in perfecte staat.

Leeftijd in jaren/kilometerstand	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10000	200	300	400	500	550	600	650	675	700	725
20000	250	350	450	550	600	650	675	700	725	750
30000	300	400	500	575	625	675	700	725	750	775
40000	350	450	525	600	650	700	725	750	775	800
50000	375	475	550	625	675	725	750	775	800	825
75000	400	500	575	650	700	750	775	800	825	850
100000	425	525	600	675	725	775	800	825	850	875
125000	450	550	625	700	750	800	825	850	875	900
150000		575	650	725	775	825	850	875	900	925
200000		600	675	750	800	850	875	900	925	950
250000			700	775	825	875	900	925	950	975
300000			725	800	850	900	925	950	975	1000

Toelichting tabel

De tabel vertegenwoordigt het bedrag noodzakelijk om een auto met normale gebruikssporen weer in perfecte staat te brengen voor de meest gangbare segmenten.

Onder normale gebruikssporen wordt verstaan:

Exterieur:

Steenlag, lichte krasvorming (denk aan rondom portiergrepen), lichte wielbeschadiging (stoeprandschade)

Interieur:

Slijtagesporen van veelvuldig gebruikte interieur delen. Denk aan pedalen, versnellingsknop, stoelen, deurgrepen en bedieningsknoppen.

De gradatie hierin neemt toe met de leeftijd en kilometerstand en komt tot uiting in het bedrag in de tabel, noodzakelijk om e.e.a. weer te herstellen.

*NB Er wordt bewust niet gesproken over "nieuwstaat", omdat hier ook vervanging van slijtage-onderdelen onder kan vallen, zoals banden, uitlaat, accu en uiteindelijk zelfs zaken als een motorrevisie.



10. Fysieke beoordeling van de staat van het voertuig:

Staat van de wielophanging

De wielophanging verkeert voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de wielen en banden

De auto is voorzien van type-originele lichtmetalen wielen, voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de stuurinrichting

De stuurinrichting verkeert voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de reminrichting

De reminrichting verkeert voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de motor

De motor verkeert voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de (automatische) versnellingsbak en aandrijving

Versnellingsbak, koppeling en aandrijving verkeren voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de elektrische installatie

De elektrische installatie verkeert voor zover waarneembaar in een redelijke staat. Geen bijzonderheden waargenomen.

Staat van de carrosserie en het lakwerk

De carrosserie verkeert in een beschadigde staat. Zie bijlage EuroTax Schadecalculatie.

Staat van het interieur en de bekleding

Het interieur verkeert in een beschadigde staat. Zie bijlage EuroTax Schadecalculatie.

Algehele staat van onderhoud

Behoudens de schade verkeert de auto in een redelijke staat.



11. Schadecalculatie:

EurotaxGlass's International

Schadecalculatie

Klant:
Merk / Model / Type: VOLVO / XC60 Diesel / D3 DRIVe Momentum [4.2012]
ETG-Code: 0080123
Kenteken:
Chassis nummer: YV1DZ88A1C2:
Datum: 30.6.2016

Suitsysteem: AZT EurotaxGlass's
Hagelschade logica: ETG
Arbeidstijd eenheid: 10 AW
Munteenheid: €
DatabaseVersie: 2016.06.

Plaatwerker	Actie	Arbeidstijd	Overlapftrek	ArbeidMateriaal
851252	Deurbekleding compleet (R)	V	7.00	58.80 348.00
364462	Deur bedieningseenheid (R)	V /UI		
834072	Portiergreep binnen (R)	V /UI		
851222	Deurbekleding compleet (R)	UI		
Geselecteerde opties: Partial leather door trims				
Arbeid				58.80
Materiaal				348.00
Totaal Plaatwerker				€ 406.80

Spuiters	Spuitmethode	Spuitfase	Arbeidstijd	Arbeid Materiaal
----------	--------------	-----------	-------------	------------------



Bumper voor a-d	200	K3	14.00	117.60	63.24
Spatscherm voor compleet (L)	200	IV	15.00	126.00	27.55
Spatscherm voor compleet (R)	200	IV	15.00	126.00	27.55
Deksel voor	200	IV	41.00	344.40	137.73
Opmerking (prijs) Deel uit aluminium					
Portier voor ondergedeelte F (L)	200	IV	25.00	210.00	67.68
Portier voor ondergedeelte F (R)	200	IV	25.00	210.00	67.68
Portier achter ondergedeelte F (L)	200	IV	22.00	184.80	55.88
Portier achter ondergedeelte F (R)	200	B	7.00	58.80	37.28
Achterzijpaneel K (L)	200	III	15.00	126.00	48.75
Achterzijpaneel K (R)	200	III	15.00	126.00	48.75
Bumper achter a-c (L)	200	K2	8.00	67.20	47.61
Vorb. plaatwerk (aan voertuig met voerspuiten)	200	L	27.00	226.80	48.80
Vorb. kunststof (combinatietijd)	200	L	8.00	67.20	15.70
Bijkomende afdekwerkzaamheden (1)		L	2.00	16.80	1.30

Arbeid	2.007.60
Materiaal	695.50

Totaal Spuiter **€ 2.703.10**

Totaalbedrag	Uurtarief	Arbeidstijd	Arbeid	Materiaal
Plaatwerker	84.00	7.00	58.80	348.00
Spuiter	84.00	239.00	2.007.60	695.50
Klein- en verbruiksmateriaal (6.00 %)				20.88

Totaal	246.00	2.066.40	
Totaal Materialen			1.064.38

Totaal reparatiekosten **€ 3.130.78**

Milieubijdrage (0.23/AW) 56.58

Reparatiekosten excl. BTW	3.187.36
BTW (21.00 %)	669.35

Reparatiekosten incl. BTW **€ 3.856.71**



Onderdeelnummer / Positie / Nummer	Onderdeelnummer	Oud onderdeelnummer	Materiaal
Deurbekleding compleet	39818774		348.00
Totaal Onderdelen			€ 348.00

Let op: het onderdeelnummer is een informatieveld en NIET voor bestelgegevens geschikt

Onderdeelnummer / Positie / Nummer	Arbeidspositie nr.
Deurbekleding compleet	851252

Afkortingen	Beschrijving
R	RECHTS
L	LINKS
V	vernieuwen
UI	uit- en inbouwen
NN	Geen onderdeel nummer

Spuitmethode	Spuutfase, Werkwijze, Methode
K3	K3 Reparatiespuitswerk
200	2 lagen
IV	IV Reparatie vanaf 50%
B	Bij- en/of uitspuiten
III	III Reparatie tot 50%
K2	K2 Oppervlaktespuitswerk

Geselecteerde opties
Park Assistant System Rear
Partial leather door trims
autom.bed. koff.deksel/achterklep
vanaf 2010

Factoren



Spuitmateriaalindex	100.000 %
Onderdelenindex	100.000 %

Eurotax is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de door de fabrikant aangeleverde data



12.1 Foto's algemene indruk:



Linker vooraanzicht



Rechter achteraanzicht



Interieur/voorstoelen



Afgelezen kilometerstand



Chassisnummer



Bandenmaat



12.2 Foto's meeruitvoeringen/opties:







12.3 Foto-overzicht van schade die niet valt te kwalificeren als normale gebruiksschade in relatie tot leeftijd, gebruik en kilometers:



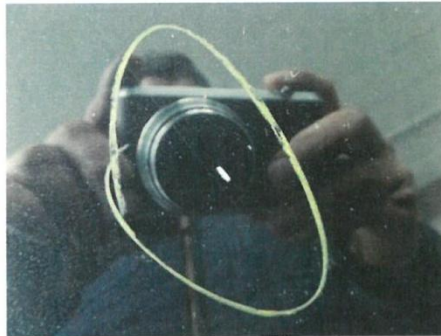
Motorkap - Lakschade



Motorkap - Spuiten



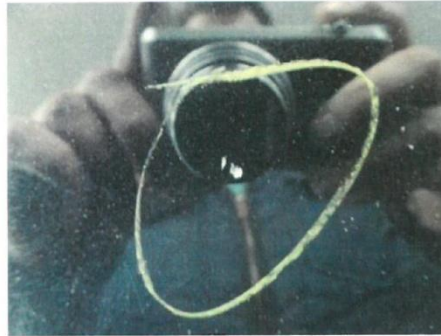
Motorkap - Spuiten



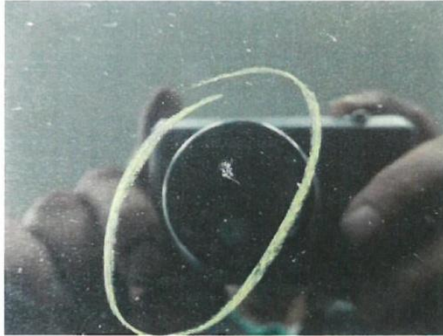
Motorkap - Spuiten



Motorkap - Spuiten



Motorkap - Spuiten



Motorkap - Spuiten



Motorkap - Spuiten



Motorkap - Spuiten



Motorkap - Spuiten



Voorbumper - Lakschade



Voorbumper - Spuiten



Voorbumper - Spuiten



Voorbumper - Spuiten



Voorbumper - Spuiten



Scherm rechts - Lakschade



Scherm rechts - Spuiten



Scherm rechts - Spuiten



Scheren links - Lakschade



Scheren links - Spuiten



Scheren links - Spuiten



Scheren links - Spuiten



Portier lv - Lakschade



Portier lv - Spuiten



Portier lv - Spuiten



Portier lv - Spuiten



Portier lv - Spuiten



Portier lv - Spuiten



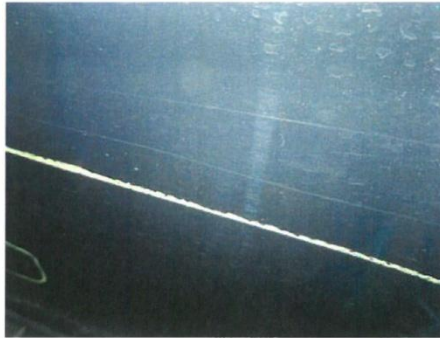
Portier lv - Spuiten



Portier la - Lakschade



Portier la - Spuiten



Portier la - Spuiten



Portier la - Spuiten



Achterschermlinks - Lakschade



Achterschermlinks - Spuiten



Achterschermlinks - Spuiten



Achterbumper - Lakschade



Achterbumper - Spuiten



Achterscherm rechts - Lakschade



Achterscherm rechts - Spuiten



Portier ra - Lakschade



Portier ra - Bij/uitspuiten



Portierbekleding ra - Beschadigd



Portierbekleding ra - Vernieuwen



Portier rv - Lakschade



Portier rv - Spuiten



Portier rv - Spuiten



Portier rv - Spuiten



Portier rv - Spuiten



Selecteer onderdeel - Selecteer schadesoort



13. Ondertekening:

Naam:	B. Lichtenwagner
Functie:	Registertaxateur
Registratie Register voor Taxateurs:	RETМ inschrijfnummer: 0137
	VRT inschrijfnummer: 12-365M
Plaats en datum:	Heumen, 30-06-2016
Ondertekening:	



14. Algemene opmerkingen:

- Deze rapportage is voor dit doel van rechtswege geldig tot 1 maand na afgiftedatum van het rapport.
- Dit rapport kan niet dienen als aan-of verkoop advies noch kunnen er rechten aan ontleend worden.
- Note voor de opdrachtgever: voeg behalve deze rapportage eveneens uw inkoopfactuur/inkoopverklaring toe aan uw BPM aangifte.