

Vergaderjaar 2005–2006

29 729

Wijziging van de Wet op de accijns en van enkele andere wetten

Nr. 9

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 21 november 2005

De leden van de VVD-fractie stellen in het nader verslag nog een aantal vragen over het gewijzigde wetsvoorstel. Op die vragen gaat de ondergetekende hierna in.

Deze leden vragen hoeveel er gebruik wordt gemaakt van de tegenbewijsregeling op de huidige forfaitaire afschrijvingstabel. Het aantal verzoeken om toepassing van de tegenbewijsregeling varieert per BPM-aangiftepunt van hooguit een paar gevallen tot soms enkele tientallen per maand. In de periode van 1 januari 2004 (toen het leveren van tegenbewijs mogelijk werd) tot 14 oktober 2005 is voor ongeveer 1600 auto's een beroep op tegenbewijs gehonoreerd, gemiddeld op jaarbasis dus zo'n 900 keer. In het licht van het aantal gebruikte auto's en motoren dat ons land jaarlijks binnenkomt («invoer»), te weten circa 70 000, zijn deze aantallen zeker niet uitzonderlijk.

Deze leden vragen ook een reactie op de brief van 6 april 2005 waarin VNO-NCW een probleem constateert met betrekking tot de BPM bij export van bestelauto's. De vraag van deze leden of de regering bereid is de voorgestelde aanpassing aan te brengen, beantwoord ik bij dezen bevestigend. Deze nota naar aanleiding van het nader verslag gaat dan ook vergezeld van een nota van wijziging die er onder meer toe strekt dat ondernemers, anders dan voortvloeit uit de nu geldende wetgeving voor grijze kentekens, bij export van bestelauto's geen BPM hoeven af te rekenen.

Gevraagd wordt voorts waarom de regering ervoor kiest de BPM op jonge auto's sterk te verhogen. In antwoord daarop merk ik op dat geen keuze is gemaakt ten aanzien van de hoogte van de BPM-afschrijving op zichzelf, noch voor auto's in algemene zin, noch voor welke bijzondere groep auto's dan ook. De keuze die de regering in dit verband heeft gemaakt, is geen andere dan de keuze – die mede is gemotiveerd door de in de memorie van toelichting aangeduide ontwikkeling in de jurisprudentie – om met behoud van de huidige forfaitaire benadering van de afschrijving op auto's, de BPM in overeenstemming met de aard van deze aanschafbelasting te heffen naar de (volgens daartoe verricht en gedocumenteerd onderzoek¹) meest werkelijkheidsgetrouwe waarde, dit in combinatie met

¹ De afschrijvingscurve van personenauto's, Ecorys, Rotterdam, 25 juli 2003.

het openen van de mogelijkheid voor belastingplichtigen om tegenbewijs te leveren voor de waarde van het voertuig. Dat uit het een en ander voor gebruikte jonge auto's een verhoging van de fiscale druk kan resulteren, is dan ook slechts een gevolg, niet een doel.

Vervolgens vragen deze leden om in te gaan op de gevolgen van de wijziging van de afschrijvingstabel op de BTW-heffing en op de BTW-inkomsten.

Bij de heffing van de BPM is uitgangspunt dat deze belasting eenmalig wordt geheven van nieuwe voertuigen ter zake van de registratie in het kentekenregister. Zoals is aangegeven in paragraaf 3.1. van de memorie van toelichting wordt de belasting in een betrekkelijk gering deel van de gevallen ook geheven van gebruikte voertuigen. Het gaat dan vrijwel steeds om voertuigen die in Nederland ingevoerd worden en die daarna worden geregistreerd in het kentekenregister. Voor deze gebruikte voertuigen wordt voor de BPM-heffing de forfaitaire afschrijvingstabel gehanteerd.

De wijziging van de forfaitaire afschrijvingstabel heeft geen gevolgen voor de heffing van de BTW bij invoer en de inkomsten daaruit, omdat over de BPM geen BTW wordt geheven. Zo wordt de BTW bij invoer uit een derde land steeds geheven over de douanewaarde, meestal de factuurprijs, exclusief BTW, van het voertuig. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de na de invoer nog verschuldigde BPM. Bij invoer van een tweedehands voertuig vanuit een EU-lidstaat wordt in beginsel in Nederland BTW geheven. Deze BTW wordt geheven over de prijs van het voertuig, exclusief de ter zake van de registratie te betalen BPM. Bij deze invoer blijft BTW-heffing echter achterwege, wanneer het gaat om een voertuig dat meer dan 6 maanden in gebruik is en dat meer dan 6 000 km heeft afgelegd en dat voertuig vanuit de andere lidstaat wordt ingevoerd door een particulier of andere niet-ondernemer. In Nederland wordt in deze gevallen alleen BPM geheven.

De forfaitaire afschrijvingstabel wordt wat de BTW betreft voorts nog in een relatief beperkt aantal gevallen gehanteerd bij de verkoop van tweedehands voertuigen in het binnenlandse verkeer. Het gaat daarbij om de vaststelling van de maatstaf van heffing voor de BTW voor tweedehands voertuigen die zonder toepassing van de zogenoemde marge-regeling voor tweedehands goederen worden verhandeld. In die gevallen wordt – nu en straks – de «rest-BPM» eerst apart gezet voordat de verschuldigde BTW wordt berekend. De wijziging van de forfaitaire afschrijvingstabel heeft hier dus evenmin budgettaire betekenis.

Deze leden vragen voorts een specificatie van de geraamde opbrengst van 20 miljoen euro. Daarbij vragen zij ook of dit uitsluitend gaat om hogere BPM-opbrengsten bij geïmporteerde auto's, en of ook rekening is gehouden met een afname van geïmporteerde auto's.

De gegevens van de belastingdienst over de leeftijden van de gebruikte auto's die zijn ingevoerd bevatten informatie over de zogenaamde bruto BPM. Dit is de BPM die betaald zou moeten worden als de ingevoerde auto's nieuw zouden zijn geweest. De leeftijdskorting (volgens de afschrijvingstabel) moet dan nog in mindering worden gebracht. Op basis van deze gegevens kan de netto te betalen BPM voor de huidige afschrijvingslijn worden bepaald (circa 115 miljoen euro) en tevens voor de nu voorgestelde afschrijvingstabel (circa 135 miljoen euro). Het verschil tussen de uitkomsten van deze twee berekeningen bedraagt 20 miljoen euro. Hierbij is geabstraheerd van gedragseffecten.

De Staatssecretaris van Financiën,
J. G. Wijn