



# verslag

Ontwikkelingen inzake de import van gebruikte voertuigen

---

Vergaderdatum	16 december 2019
Aanwezig	Den Ouden (NIVRE); Boogert (NIVRE); Bolsenbroek (RETM); Vriesema (RETM); Schippers (ROTA); Kerckhoffs (TMV); De Rooij (TMV); Weusthof (TMV); Van Zwienen (VRT); Vermeer (DRZ); Wilbrink (DRZ); Er (FIN); Fiddelers (FIN); Luif (FIN); Toebes (FIN); Visser (RDW).

---

Op 16 december 2019 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden waarbij vijf taxatiebrancheverenigingen (NIVRE, RETM, ROTA, TMV en VRT) en het ministerie van Financiën, Domeinen Roerende Zaken (DRZ) en de Dienst Wegverkeer (RDW) aanwezig waren. Aanleiding hiervoor is de kamerbrief van 3 december 2019 van de staatssecretaris van Financiën aan de Tweede Kamer over de ontwikkelingen inzake de import van gebruikte voertuigen. De taxatiebrancheverenigingen is gevraagd hoe zij aankijken tegen de uitwerking van de oplossingsrichting voor de knelpunten bij parallelimport. Tevens is gevraagd welke aanbevelingen zij hebben voor het vervolg.

De volgende onderstaande punten zijn een samenvatting van reacties die door de taxatiebrancheverenigingen is gegeven. Omkaderde tekstblokken betreffen de latere reactie namens het ministerie van Financiën op toezeggingen die in het overleg zijn gedaan.

## **Reacties op het nieuwe toezichtmodel**

- TMV geeft in overweging om de controle niet door de RDW te laten uitvoeren, maar aan te besteden aan een private partij. De vraag is of de RDW voldoende kennis heeft, voldoende capaciteit heeft en voldoende objectief is. TMV bepleit dat de taxatiebrancheverenigingen zelf onafhankelijke tuchtrechtspraak invoeren.
- ROTA merkt op dat er een wettelijke basis ontbreekt dat de RDW een advies kan geven over het taxatierapport. ROTA adviseert verder dat de Belastingdienst gaat focussen op echte fraude (gefingerde schade) in plaats van discussie over de waardevermindering. Verder adviseert ROTA te investeren in het kennisniveau van de overheid over hoe moet worden getaxeerd. Tot slot betwijfelt ROTA of het doorberekenen van de kosten aan de importeur stand kan houden, als het profijtbeginsel daarvoor als basis wordt genomen.

- RETM vindt het nieuwe toezichtsmodel een stap terug in de tijd. De veranderingen hebben verder de potentie om nieuwe vraagstukken in de rechtspraak op te leveren. RETM geeft verder in overweging om de handelswijze van taxateurs terug te koppelen naar de taxatiebrancheverenigingen. De taxatiebrancheverenigingen kunnen dan zo nodig op basis van (interne) onafhankelijke tucht disciplinerende maatregelen nemen. RETM stelt dat bij koerslijsten een fysieke controle op basis van chassisnummer mogelijk is, en dus dat fysieke controle niet nodig is. RETM heeft moeite met het feit dat de kosten worden doorberekend en het fiscaal akkoord wordt opgehouden. Het ophouden van het fiscaal akkoord zou goed in wetgeving moeten worden opgenomen. Bij het doorberekenen van de kosten is het wenselijk dat de belastingdienst een proportionaliteitstoets uitvoert.
- NIVRE is positief over het inschakelen van de RDW, indien daar strikte kaders voor komen. NIVRE bepleit een elektronisch platform voor taxateursregisters. Als de registers goed werken, met een interne klachtengeschillenregeling, kunnen veel problemen worden ingedamd.
- VRT is positief over het controlemodel met de RDW. VRT merkt op dat er wel wantrouwen bestaat in de taxatiebranche, met name over de vraag wie bepaalt wat goed en fout is. Te overwegen is een penaltysysteem in te voeren (gele en rode kaarten), en dat een erkenningensysteem daar onderdeel vanuit maakt.

#### **Aanpassing van het belastbaar feit naar 'de inschrijving'**

- TMV is hier positief over, omdat er dan meer duidelijkheid is en je dus meer controle hebt.
- ROTA is van mening dat het niet kan. ROTA wijst ook op de vergunninghouders (artikel 8 bpm) die de belasting per tijdvak mogen voldoen.
- RETM wijst erop dat de aangifte het leidend moment is voor de leeftijdskorting en niet zozeer de tenaamstelling. De aanpassing van het belastbaar feit is daarom overbodig. De belastingdienst maakt het zichzelf lastig door extra leeftijdskorting te verlenen. RETM wijst in dit verband op het onderscheid tussen een melding en aangifte voor de bpm.
- NIVRE steunt het streven dat op één locatie en op één moment doorslaggevend is voor de staat van het voertuig.
- VRT heeft geen opmerkingen.

#### **Naar een transparant normenkader**

- TMV opteert voor het APK model. De vraag is wie de controleur controleert. Het opstellen van het handboek geschiedt bij voorkeur in samenwerking met de branche.
- ROTA wijst erop dat het handboek al bestaat (de wet- en regelgeving), en dat bovenal artikel 110 VwEU leidend is. ROTA adviseert dat ook wordt gecontroleerd op de inschrijfnummers van de taxateurs. ROTA merkt op dat die controle nu onvoldoende plaatsvindt.
- RETM steunt het ontwerpen van een handboek. Uiteindelijk hangt het wel af van de normen die daarin staat en dat deze normen in overeenstemming zijn met het Unierecht. RETS stelt dat in individuele gevallen gemotiveerd van een handboek kan worden afgeweken.
- NIVRE steunt het ontwerpen van een handboek. De controle op de naleving en verdere sanctionering is daarmee gediend.

- VRT stelt voor dat het handboek wordt samengesteld in samenspraak met de branche en dat het zo veel mogelijk een harmoniemodel wordt.

#### **Het onderzoek naar een erkenningsregeling voor taxateurs**

- TMV vraagt zich af of de RDW de juiste partij is voor een erkenningenregeling. De voorkeur gaat uit naar meer samenwerking tussen brancheverenigingen om tot één register te komen.
- ROTA merkt op dat meer eisen aan de inschrijving bij de Kamer van Koophandel moeten worden gesteld. ROTA bepleit toezicht aan de voorkant. Verder beveelt ROTA een meldpunt bij de belastingdienst aan om misstanden aan te kunnen kaarten.
- RETM voelt meer voor interne tucht bij de brancheverenigingen dan een erkenningsregeling door de RDW. RETM geeft verder aan regelmatig misstanden te melden bij de Belastingdienst, maar daarvan geen terugkoppeling te ontvangen.
- NIVRE heeft geen opmerkingen.
- VRT ondersteunt een erkenningsregeling. Het is wel onzeker of de commerciële belangen de werking van een erkenningsregeling doen slagen, omdat een erkenningsregeling ook (commerciële) transparantie vraagt van de branche.

#### **Andere punten**

- TMV en NIVRE benadrukken dat reeds in het verleden, in samenwerking met de rijksoverheid oplossingsrichtingen, zijn ontworpen. De vraag is wat er met de inbreng van de branche destijds is gedaan. Het ministerie van Financiën komt hierop terug.

*Naschrift Financiën:* Navraag hierover heeft duidelijk gemaakt dat de samenwerking destijds heeft geleid tot de bijlage in de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Stcrt. 2014, nr. 36880).

- Er wordt verzocht om de presentatie door het ministerie van Financiën te mogen ontvangen.

*Reactie Financiën:* De presentatie treft u als bijlage bij dit verslag aan.

- Diverse brancheverenigingen zijn van mening dat de Belastingdienst momenteel te weinig handhaaft en naheffingen oplegt.