

When they go high, we go low

Door: mr. T.B. Vriesema, fiscaal jurist verbonden aan Euro Auto Logic B.V.

Bij registratie van een voertuig in het Nederlandse kentekenregister dient er bpm afgedragen te worden. Bij registratie van een voertuig afkomstig uit een andere lidstaat, is Nederland –vanzelfsprekend- gebonden aan Europese regels en jurisprudentie. In het kader van bpm is wellicht de meest belangrijke rechtsregel:

Het Unierecht wordt geschonden wanneer het bedrag van die belasting op een tweedehands voertuig uit een andere lidstaat hoger is dan het restbedrag van die heffing dat is vervat in de waarde van gelijksoortige reeds op het nationale grondgebied geregistreerde tweedehands voertuigen.¹

Het zal menig persoon (die zich met import bezig houdt) niet onbekend zijn dat de Belastingdienst niet op voorhand uitgaat van de laagste en daarmee meest voordelige berekening van de bpm. Denk aan enkele recente discussies over de vraag of bij aangifte mag worden gekozen voor de –lagere- marge waarde van een voertuig of de –hogere- btw waarde, of de vraag of een –laagst mogelijke- koerslijstwaarde als basis mag dienen in een taxatierapport of dat men op internet moet zoeken naar vergelijkbare voertuigen met een structureel hogere -afgeleide- inkoopwaarde. Waar de Belastingdienst structureel inzet op de hoogste waarde en daarmee op de hoogste afdracht van bpm, heeft de Hoge Raad de belastingplichtigen in het gelijk gesteld.²

De overgangsregeling

Eén van de discussies die –wederom na tussenkomst van de Hoge Raad- in het voordeel van de belastingplichtigen beslecht leek te zijn, was de vraag voor welk bpm tarief gekozen mocht worden. Sinds 1 januari 2013 is hetgeen in de jurisprudentie is uitgemaakt in de Wet opgenomen: bij aangifte mag worden gekozen voor het bpm tarief zoals van toepassing op de datum eerste toelating, de datum van registratie in Nederland én alle tussenliggende jaren.

De Wet kent echter de zogenoemde ‘overgangsregeling’.³ Wat houdt deze in?

Indien een voertuig wordt *ingeschreven* in het Nederlandse kentekenregister op –bijvoorbeeld 15 december 2012-, maar de uiteindelijke *tenaamstelling* vindt pas plaats op 27 februari 2013, dan zou naar de regels van de Wet het regime van 2013 toegepast moeten worden. De overgangsregeling maakt in dit geval echter een uitzondering. Omdat de inschrijving al in 2012 heeft plaatsgevonden en de uiteindelijke tenaamstelling ‘binnen twee maanden na de tariefwijziging’ heeft plaatsgevonden, mag het tarief van 2012 tóch toegepast worden.

De consequentie hiervan is dat een voertuig een ‘datum eerste toelating’ heeft op 27 februari 2013, maar tóch het bpm tarief uit 2012 heeft betaald. Daarmee zit de belasting uit het jaar 2012 vervat in de waarde van dit voertuig. Op grond van het Europees recht mag voor de laagste belasting worden gekozen zoals deze in de waarde van het vergelijkbare voertuig zit vervat: het tarief uit 2012 dus!

Hoe vanzelfsprekend dit ook mag lijken, de Belastingdienst accepteert dit –even vanzelfsprekend- niet zonder slag of stoot.

De Hoge Raad bevestigt opnieuw

Nadat de Belastingdienst dit standpunt wederom enkele jaren heeft weten af te houden (en daarmee belastingplichtigen geruime tijd teveel bpm heeft laten afdragen), heeft de Hoge Raad op 1 mei 2020 de juistheid

¹ O.a.: HvJ 9 maart 1995, C-345/93 (ECLI:EU:C:1995:66); HvJ 22 februari 2001, C-393/98 (ECLI:EU:C:2001:109); HvJ 19 september 2002, C-101/00 (ECLI:EU:C:2002:505); HvJ 19 december 2013, C-437/12 (ECLI:EU:C:2013:857).

² Hoge Raad 27 januari 2017, ECLI:NL:HR:2017:45; Hoge Raad 10 november 2017, ECLI:NL:HR:2017:2822.

³ Artikel 16a Wet bpm.

van de dit standpunt bevestigd.⁴ De Hoge Raad bevestigt dat het verschil in bpm énkél is terug te voeren op het wettelijke systeem en niets van doen heeft met de eigenschappen van het voertuig. Of zoals de Hoge Raad buiten elke twijfel vaststelt:

Het restbedrag aan bpm dat geacht wordt te rusten op gelijksoortige in Nederland gebruikte motorvoertuigen, kan uitsluitend worden teruggevoerd op toepassing van artikel 16a van de Wet, en dus niets heeft uit te staan met kenmerken of eigenschappen van de motorvoertuigen die de handelsinkoopwaarde van de auto beïnvloeden. Onder deze omstandigheden is het niet voor redelijke twijfel vatbaar dat belanghebbende de verschuldigde bpm ter zake van de registratie van de auto met een beroep op artikel 110 VWEU - in zoverre in afwijking van de Wet - mag berekenen met toepassing van het tarief van 2012.

De belastingplichtigen die al die jaren hebben gekozen voor het voordeligste tarief zijn nu spekkoper. De belastingplichtigen die de Belastingdienst hebben gevolgd in zijn stelling 'dat dit toch echt niet zou kunnen', hebben teveel betaald zónder mogelijkheid dit nog terug te krijgen.

Vertrouw op úw adviseurs

Wat deze discussie –opnieuw- aantoont is dat de Belastingdienst het niet bij het juiste eind hoeft te hebben. Laat u dan ook zeker niet leiden door een formele brief, een telefoontje van de Inspecteur of een bedrijfsbezoek (om de Belastingtelefoon maar onbesproken te laten). Uiteraard heeft de Belastingdienst niet altijd ongelijk, maar teveel afgedragen bpm achteraf terugvragen zit er nu eenmaal niet in.

Vertrouw dan ook op uw –fiscale- juristen die geen onzin uitkramen en *tenminste* een verdedigbaar standpunt innemen (waarmee enige boete is uitgesloten) en, zoals de Hoge Raad nu wederom heeft bevestigd, zelfs het juiste standpunt innemen!

⁴ Hoge Raad 1 mei 2020, ECLI:NL:HR:2020:821.