

Problemen en oplossingen bij internationale autohandel

Voorlegger BOVAG bij Ecorys rapport *Onderzoek naar de (economische) impact van de internationale voertuighandel voor de Nederlandse markt*

Het belang van internationale autohandel

Met een jaarlijkse omzet van zo'n 6,5 miljard is de internationale autohandel belangrijk voor de Nederlandse economie. Het gaat om ongeveer 600 duizend gebruikte personen- en bestelauto's (op een totaal Nederlands wagenpark van zo'n 10 miljoen). Minstens zo belangrijk is dat internationale handelaren door import en export vraag en aanbod van gebruikte auto's in Nederland in balans brengen. Dat is goed voor de consument, die daardoor beter een passende gebruikte auto kan vinden. Ook is het goed voor de restwaardes en dus goed voor de financiële positie van huishoudens, bedrijven en leasemaatschappijen. Omdat de gemiddelde importauto een stuk jonger is dan de gemiddelde exportauto en er meer gebruikte diesels uitgaan dan binnenkomen, draagt de internationale autohandel ook bij aan verjonging en verschoning van ons wagenpark.

Wat is er aan de hand?

Ondanks deze evidente bijdragen aan de 'BV Nederland', lopen bedrijven die internationaal auto's verhandelen regelmatig tegen problemen aan waarbij ze de overheid niet aan hun zijde treffen. BOVAG maakt zich primair sterk voor een goede internationale autohandel in het algemeen en secundair voor de belangen van de ondernemers in deze sector. Daarom heeft BOVAG het onderzoeksbureau Ecorys opdracht gegeven om de uitdagingen van de sector beter in kaart te brengen. In het rapport *Onderzoek naar de (economische) impact van de internationale voertuighandel voor de Nederlandse markt* (gepubliceerd op www.mijn.bovag.nl) zijn de volgende problemen zijn geïdentificeerd:

Bij import van gebruikte personen- en bestelauto's

1. *Termijn van definitieve bpm-aanslag Belastingdienst is te lang*
 - Het vlak na de bpm-aangifte door de Belastingdienst afgegeven 'fiscaal akkoord' is geen echt akkoord, maar slechts een signaal aan de RDW dat een kenteken mag worden afgegeven. De Belastingdienst kan tot vijf jaar na datum een naheffing opleggen. Dit leidt tot onzekerheid bij de ondernemer, een naheffing kan niet worden verhaald op de koper van het voertuig.
2. *Veel ruimte in bpm-vaststelling; marktverstoring en fraudegevoelig*
 - De prijzen van gebruikte auto's staan onder druk door inzet van taxateurs. Het drukken van de waarde van een voertuig leidt tot een lagere afdracht van BPM. Hierdoor komen met name jong gebruikte voertuigen voor lage bedragen op de markt en dat zorgt voor oneigenlijke concurrentie.
 - Daarnaast zijn er verschillende historische bpm-regimes die toegepast kunnen worden om de bpm op een voertuig te berekenen. Dit leidt tot dubieuze dienstverlening door bedrijfjes die handig misbruik maken van de ondoorzichtige en vaak wijzigende regelgeving, met frustraties bij overheidsinstanties en veel bezwaar- en beroepsprocedures tot gevolg.
3. *Identificatieproces is omslachtig*
 - Het identificatieproces bij de RDW is omslachtig en wachttijden lopen regelmatig op, mogelijk door de toename van het aantal geïmporteerde voertuigen. Dit leidt tot een verslechtering van de liquiditeitspositie van de importeur, omdat er door die wachttijden (te) veel tijd zit tussen moment van aankoop en verkoop.

Bij export van gebruikte personen- en bestelauto's

4. Onduidelijkheid over onderzoeksplicht van de verkoper

- Levering binnen de EU in de btw, waarbij de btw-afdracht wordt verlegd naar de koper, leidt tot het risico dat de koper de btw niet betaalt en de btw uiteindelijk wordt verhaald op de verkoper.
- Niet duidelijk is hoe ver de onderzoeksplicht van de verkoper reikt om betrokkenheid bij carrouselfraude te voorkomen. Het is dus onduidelijk wat je precies moet controleren om aan die onderzoek plicht voldaan te hebben. De Belastingdienst geeft daar geen duidelijkheid over, ook niet wanneer daarnaar gevraagd wordt.

5. Bpm-teruggaveregelgeving volgt niet de praktijk

- De regelgeving over bpm-teruggave bij export sluit niet aan op de praktijk; de wetgeving gaat er (in de eis van 'duurzaam kenteken' binnen 13 weken) impliciet van uit dat de koper van het voertuig een eindgebruiker is, die het voertuig te naam stelt. De koper is in de meeste gevallen echter een handelaar die het voertuig vervolgens doorverkoopt. Soms wordt een auto meerdere malen doorverkocht voor de auto uiteindelijk te naam gesteld wordt van de nieuwe eindgebruiker.
- In het geval van verkoop aan een handelaar in Europa, wordt wel voldaan aan de eis van export binnen Europa, maar komt er geen duurzaam Europees kenteken op het voertuig als deze handelaar de auto vervolgens door exporteert naar een land buiten Europa. Er is voor de exporteur dan geen recht op bpm-teruggave, terwijl deze geen zicht heeft op de klant van de Europese handelaar.
- Een praktische (nood-) oplossing voor dit probleem was het gebruik van de zogenaamde Duitse brief, waarmee een voertuig bij export op papier formeel een duurzaam kenteken in Duitsland krijgt. Sinds het voorjaar van 2021 stelt de Belastingdienst de aanvullende eis dat het voertuig in een dergelijk geval fysiek naar Duitsland moet worden gebracht. Dit leidt tot extra vervoersbewegingen en administratieve rompslomp. Daarbij is gebruikmaking van de Duitse brief eigenlijk al een lapmiddel voor onpraktische en onwerkbare Nederlandse regelgeving en procedures.

6. Contante betalingen nog steeds gebruikelijk in internationale handel

- Hoewel contante betalingen in de autobranche een steeds minder grote rol spelen, zijn deze in de internationale handel nog steeds aanwezig. Een verbod is juridisch niet mogelijk (contante betalingen zijn een wettig betaalmiddel), en ook praktisch gezien kunnen er redenen zijn om contante betalingen te accepteren, bijvoorbeeld omdat een banktransactie (afhankelijk van de nationaliteit) tot enige dagen tijd kan vergen. Real-time bankbetalingen zijn soms mogelijk, maar erg kostbaar. Tegelijkertijd is het zo dat een contante betaling wel risico geeft op witwassen en btw-fraude.

Wat vindt BOVAG daarvan?

Autobedrijven die zich bezighouden met internationale autohandel en met name export zijn van mening dat het ondernemersrisico onevenredig groot is. Dit wordt veroorzaakt door de strenge regelgeving enerzijds, maar ook wisselend en onduidelijk beleid van overheidsinstanties. Ondernemers worden geacht er alles aan te doen om te voorkomen dat ze deel uitmaken van carrouselfraude of witwaspraktijken. Hierbij worden door de overheidsinstanties (achteraf) eisen gesteld aan de identificatie van de handelspartner die niet passen bij de kennis, kunde en bevoegdheden van de ondernemer. Er wordt aan voorbij gegaan dat een ondernemer niet de middelen heeft zoals overheidsinstanties of banken om de transactiestromen en het betalingsverkeer te controleren. Ook heeft een ondernemer een informatieachterstand op de overheid als het gaat om kennis van mogelijke criminele activiteiten van handelspartners. Bovendien blijken buitenlandse databases die bij controle geraadpleegd worden door ondernemers niet altijd up to date te zijn (bijvoorbeeld de VIES database). Toch wordt achteraf door de overheid gesteld dat de ondernemer van mogelijke criminele activiteiten

wist of had moeten weten. Er is daarom grote behoefte aan duidelijkheid vooraf: hoever reikt de onderzoeksplicht van de verkoper nu precies?

Bij import hebben we te maken met oneigenlijke concurrentie van met name jong gebruikte voertuigen. Door een zeer lage bpm-afdracht kunnen deze voertuigen tegen (te) lage prijzen worden aangeboden. Het zou goed zijn als een redelijke afdracht wordt beloond met een snelle afgifte van het kenteken (de zogenoemde green lane) en een afwijkende aangifte de aandacht krijgt die deze verdient.

Welke aanbevelingen doet BOVAG om tot passend overheidsbeleid te komen?

1. Heldere regels en procedures

BOVAG wil heldere regelgeving en procedures die duidelijk, efficiënt en praktisch zijn voor zowel de ondernemer als de overheid.

2. Identificatie door RDW en bpm-aangifte bespoedigen, eerlijke aangifte ('green lane')

Op dit punt is het volgende gerealiseerd:

- a. Digitale identificatie van het voertuig door de RDW (noodprocedure i.v.m. Corona)
- b. Moment van vaststelling en betaling bpm gaat samenvallen met 'eerste registratie' (vanaf januari 2022)
- c. Oprichting platform koerslijsten voor het correct gebruik van deze lijsten
- d. Onderzoek in opdracht van het ministerie van Financiën naar de bpm afschrijvingstabel (medio 2021)

Wat wij als vervolgstappen gerealiseerd willen zien, is omzetting van de noodprocedure in een reguliere RDW-erkenning (punt a. hierboven). De green lane wordt uiteindelijk vervolmaakt als alle elementen uit a t/m d zijn uitgevoerd en geïmplementeerd. Dan zullen importeurs die een redelijke bpm-aangifte doen worden beloond met een snelle afgifte van het kenteken. En de belastingdienst kan zich dan richten op de controle van de overige bpm-aangiften.

3. Bpm-teruggave bij export eenvoudiger

Wij zien graag een wetswijziging in de bpm-teruggave bij export waarmee het systeem zowel voor branche als overheid eenvoudig wordt en beter aansluit bij de praktijk. Dat kan door teruggave in alle gevallen te verlenen waarin het voertuig niet langer in Nederland geregistreerd is.

4. Cash uitbannen

Om te voorkomen dat handelaren verdacht worden van witwassen, terrorisme financiering of betrokkenheid bij btw carrouselfraude willen we kijken naar de mogelijkheden om betaling met contant geld tot een minimum te beperken en zelfs geheel uit te bannen. Hiertoe is echter vereist dat internationaal betalingsverkeer real-time en betaalbaar is.

5. Onderzoeksplicht

BOVAG is van mening dat de identificatie van de klant en het onderzoek naar de betaling altijd door de banken en overheid moeten geschieden en niet langer door het autobedrijf.

Om de huidige situatie werkbaarder te maken, hebben wij de overheid verzocht ons te helpen met een checklist, zodat ondernemers te voren weten welke administratieve zaken op orde moeten zijn. Deze checklist wordt nu niet door de overheid verstrekt met als argument dat een dergelijke checklist criminelen in de hand zou werken. Wij hebben daarom op basis van gerechtelijke uitspraken en de communis opinio in de sector zélf een checklist opgesteld, deze zal te vinden zijn op www.mijn.bovag.nl. Het geeft ondernemers houvast. We spannen ons in om te voorkomen dat ondernemers betrokken raken bij activiteiten waar een goedwillende ondernemer niets mee te maken wil hebben.