

Zicht op de invoeringstoets: overgangsregeling tariefswijziging bpm

Rapportage van kwalitatief communicatieonderzoek voor Belastingdienst BBOF

ROK: Kwalitatief Communicatieonderzoek

Projectnummer Blauw: 31285

b l a u w

Juli

'23

Contactgegevens

[illegible]









Blauw Research bv

Coolsingel 55
3012 AB Rotterdam

010-4000900
www.blauw.com
welcome@blauw.com

KvK nummer: 24282859



Copyright 2023 Blauw Research bv

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit dit document mag worden veeleelvoudigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand,
of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van Blauw Research.



Inhoudsopgave

1

Managementsamenvatting

2

Resultaten

3

Onderzoeksverantwoording

Inleiding

Dit rapport beschrijft de resultaten van een kwalitatief onderzoek dat onderdeel uitmaakt van de zogenaamde invoeringstoets.

Centraal in dit onderzoek staat de **overgangsregeling tariefswijziging bpm** (artikel 16a van de bpm) die met ingang van 1 januari 2022 van kracht is. Vanaf dan vallen het bepalings- en betalingsmoment van bpm op hetzelfde moment. De overgangsregeling is van toepassing als er een bpm-tariefwijziging plaatsvindt tussen de eerste registratie en de tenaamstelling. Als de tenaamstelling later dan twee maanden na de tariefwijziging plaatsvindt, dan dient het nieuwe tarief te worden gehanteerd.

We spraken hierover met 3 betrokkenen werkzaam bij grote (merkauto) importeurs (GO), 4 betrokkenen werkzaam bij middelgrote en kleine importeurs (MKB) en 3 betrokkenen werkzaam bij koepelorganisaties.

Het doel was om te achterhalen of de doelgroep van de overgangsregeling knelpunten ervaart bij de uitvoering/toepassing van de regeling. De gesprekken vonden plaats in juni 2023.

Meer details over de opzet van dit onderzoek leest u in de onderzoeksverantwoording in hoofdstuk 3.



1

Managementsamenvatting



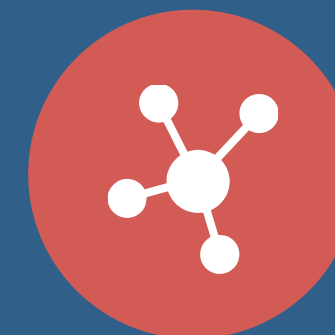
Aanleiding

Naar aanleiding van het rapport Ongekend Onrecht van de Parlementaire Onderzoekingscommissie Kinderopvangtoeslag, heeft het kabinet besloten dat nieuwe wet- en regelgeving een jaar na de start van de uitvoering getoetst dient te worden door middel van een zogenaamde 'invoeringstoets'. Door een jaar na de start van invoering een toets uit te voeren ontstaat inzicht in de werking van nieuwe regelgeving: de gevolgen van invoering voor de doelgroep en de uitvoering. Door signalen van betrokken doelgroepen vroegtijdig op te vangen, is het mogelijk kort na de invoering de implicaties door te vertalen naar (uitvoerings)beleid. Zodoende kunnen deze feedbackloops bijdragen aan continue kwaliteitsverbetering.



Doelstelling

Het doel van de invoeringstoets is niet om inzicht te bieden in de effectiviteit van het beleid. Het primaire doel is om te achterhalen of betrokken doelgroepen knelpunten ervaren rondom uitvoering van nieuwe wet- en regelgeving: burgers, organisaties of bedrijven voor wie de regeling is bedoeld is.



De hoofdvraag

Het onderwerp van dit onderzoek is de overgangsregeling tariefswijziging bpm.

Kernvragen hierbij zijn:

- Hoe pakt de regeling uit voor de doelgroep(en)?
- Zijn er signalen die impliceren dat de regeling niet werkt zoals bedoeld?
- Ervaart de doelgroep knelpunten of zijn er onbedoelde effecten?

De doelgroep bestaat in dit geval uit (merk)auto importeurs en leasemaatschappijen. Ook is gesproken met betrokken professionals in de keten.



Hoofdconclusie

De bpm wordt ervaren als een complexe regeling met jaarlijkse aanpassingen. De overgangsregeling voor tariefswijzigingen voor de bpm per 1 januari 2022 (artikel 16a) wordt gezien als een klein en relatief eenvoudig onderdeel van de bpm.

Er doen zich desondanks enkele knelpunten en ongewenste effecten voor. Deze hangen sterk samen met de wijziging van het afdrachtmoment voor de bpm voor parallel geïmporteerde auto's, eveneens per 1 januari 2022. Dit moment is vanaf toen gelijkgesteld aan het moment van kentekenregistratie bij de RDW. Dit betekent dat bedrijven nu eerder de bpm moeten afdragen.

Knelpunten

De volgende knelpunten worden genoemd:

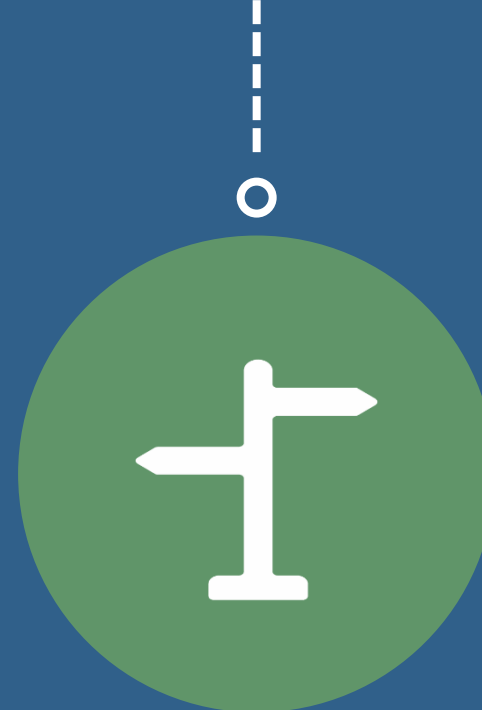
- De wijziging van het afdrachtmoment kreeg veel meer aandacht in vergelijking met de nieuwe overgangsregeling. Daardoor zijn niet alle importeurs en dealers bekend met/zich bewust van de wijziging t.o.v. de eerdere overgangsregeling (ook 16a). Soms denkt men zelfs dat de oorspronkelijke regeling 16a is afgeschaft, nu het afdrachtmoment voor de bpm naar voren is gehaald.
- Bedrijven die zich niet bewust zijn van de overgangregeling kunnen een naheffing ontvangen waarop zij niet rekenen én die zij niet altijd meer door kunnen berekenen naar de dealer/koper van de auto.
- Indien het eigen ICT-systeem (of dat van de importeur) niet is aangepast op de overgangsregeling, krijgen bedrijven geen tijdige melding dat voertuigen nog niet tenaamgesteld zijn en bestaat het risico dat er een naheffing zal volgen.
- Het geïdentificeerd en geregistreerd krijgen van een voertuig kan lang duren door lange wachttijden bij de RDW. Om er zeker van te zijn dat men het voertuig direct kan uitleveren kan het voorkomen dat er om die reden langer dan 2 maanden zit tussen de kentekenregistratie en de tenaamstelling van het voertuig.
- Wanneer voertuigen in de overgangsregeling vallen en de bpm hoger wordt, dan moet de Belastingdienst deze gegevens doorgeven aan de RDW, zodat deze de juiste waarde van het voertuig kan publiceren. Dat laat soms lang op zich wachten, waardoor er discussie kan ontstaan over de prijs van een voertuig.

Omdat de aantallen beperkt zijn, is de impact van deze knelpunten beperkt. Wel geven mkb bedrijven aan dat zij een goede ingang missen bij de Belastingdienst om antwoord te krijgen op specifieke, inhoudelijke vragen over de bpm.

Ongewenste effecten

De volgende ongewenste effecten kunnen optreden:

- Om een naheffing te voorkomen proberen bedrijven soms op de volgende manieren de regeling te omzeilen:
 - Ze registreren het voertuig eerst op hun eigen naam. Commercieel is dit niet altijd aantrekkelijk. Het voertuig is dan al te naam gesteld geweest en mogelijk minder aantrekkelijk voor potentiële kopers.
 - Ze importeren het voertuig maar stellen de kentekenregistratie bij de RDW uit. Deze voertuigen zijn dan niet zichtbaar in de markt. De kentekenregistratie vindt pas plaats zodra men zeker weet dat voertuig binnen twee maanden na een tariefsverhoging verkocht wordt.
- Bedrijven met een artikel 8 vergunning kunnen de bpm afdracht uitstellen en ondervinden daardoor minder negatieve effecten van het gewijzigde afdrachtmoment dan bedrijven die dit per voertuig af moeten dragen. Dit kan door niet-vergunninghouders als oneerlijk worden ervaren.



Advies

- Bekijk voorgenomen maatregelen in samenhang met elkaar en werk zo nodig scenario's uit om vooraf in kaart te brengen hoe de ene maatregel van invloed kan zijn op de andere. In dit geval is er veel aandacht besteed aan het wijzigen van het afdrachtmoment van de bpm en veel minder aan de effecten van een mogelijke naheffing als gevolg van deze wijziging. Bedrijven staan hier niet altijd bij stil, terwijl dit wel negatieve gevolgen kan hebben voor hen.
- Zorg in alle gevallen voor tijdige informatievoorziening aan bedrijven zodat zij hun automatiseringssystemen en processen hierop aan kunnen passen. In dit geval gaat het erom dat het systeem voertuigen herkent die niet binnen de gestelde termijn verkocht dreigen te worden.
- Zorg ervoor dat alle betrokken organisaties in de keten hun processen en bemensing op orde hebben op het moment van invoering. Dit om te voorkomen dat bedrijven niet te lijden hebben van lange wachttijden die ervoor kunnen zorgen dat een gewijzigde regeling buiten hun schuld in hun nadeel kan werken.
- Er zijn signalen van ongewenste neveneffecten zoals het uitstellen van de kentekenregistratie. We adviseren deze mee te wegen en hier oplossingen voor te bedenken.
- Mkb bedrijven hebben minder specialistische kennis in huis van de bpm dan grote ondernemingen. Zij zijn minder goed op de hoogte van ontwikkelingen rondom de bpm. Denk na over manieren om ook deze bedrijven goed en tijdig te informeren over voorgenomen wijzigingen. Doe dit door duidelijk de implicaties te schetsen en rekenvoorbeelden te gebruiken.
- Zorg tenslotte dat ook mkb bedrijven, zonder klantcoördinator van de Belastingdienst, een goede ingang/helpdesk hebben voor vragen over de bpm.



Resultaten

Bpm wordt gezien als ingewikkeld

Kennis over bpm wisselt per bedrijf

De bpm wordt door de deelnemers getypeerd als een complexe regeling waarin elk jaar het nodige wijzigt. Goede uitvoering van de bpm vergt aardig wat expertise, vooral wanneer een bedrijf zich bezighoudt met parallelimport.

De bpm-expertise die bedrijven in huis hebben varieert. Respondenten werkzaam bij een grote onderneming, zijn veelal bpm-specialist. Respondenten werkzaam bij een mkb onderneming hebben een meer allround financieel profiel. Zij houden zich binnen de onderneming vaak wel als enige bezig met de bpm aangiftes, maar vervullen daarnaast ook andere financiële taken.

Geraadpleegde informatiekanalen

Deelnemers ontvangen via verschillende kanalen informatie over wijzigingen in de bpm:

- Koepelorganisaties en een aantal grote ondernemen hebben (informeel) overleg met de Belastingdienst en het ministerie van Financiën. Zij worden vroegtijdig betrokken om mee te denken over voorgenomen wijzigingen en de implicaties daarvan. Ze zijn daarom vaak al in een vroeg stadium op de hoogte van wijzigingen.
- Over de wijzigingen zelf ontvangt men brieven van de Belastingdienst.
- Koepelorganisaties/brancheverenigingen en de RDW vormen ook een bron van informatie. Een enkeling geeft aan dat de informatievoorziening niet altijd even goed afgestemd is op elkaar.
- Bedrijven die werken met taxateurs en zelf geen bpm-specialist in dienst hebben, laten zich ook voorlichten door de taxateur.

”

Het verbaast me wel eens dat veel andere bedrijven geen bpm specialist hebben. Terwijl het om veel geld gaat. Het is best complex en het kan tot naheffingen leiden als je niet goed op de hoogte bent.

- Grote onderneming

”

We zijn nu al in overleg met het ministerie van Financiën over de aanpassingen voor komend jaar. Dus er gebeurt wel steeds veel rondom de BPM.

- Koepelorganisatie



Parallelimport is de afgelopen jaren voor steeds meer bedrijven interessant geworden en daardoor ook aanzienlijk in omvang toegenomen:

- Ten tijde van corona zijn er leveringsproblemen met nieuwe auto's ontstaan
- Er is veel vraag naar jong gebruikte auto's vanwege het lagere bpm tarief.

”

Ik deed eerst het beheer van de website, maar ben langzaam doorgegroeid. Nu hou ik me onder meer bezig met de bpm-aangiftes.

- Mkb bedrijf

Mkb bedrijven missen contactpersoon bpm bij Belastingdienst

Bij specifieke vragen is het lastig vragen beantwoord te krijgen

Een aantal grote ondernemingen geeft aan vroegtijdig betrokken te worden bij voorgenomen wijzigingen in de bpm. Grote ondernemingen hebben bovendien via de klantcoördinator een directe ingang bij de Belastingdienst.

Mkb bedrijven geven daarentegen aan dat de toegang tot informatie over de bpm bij de Belastingdienst verslechterd is in de afgelopen jaren. Voor inhoudelijke vragen over de bpm aangifte weten ze niet tot wie ze zich moeten richten. Omdat de bpm complex is en ze soms specifieke vragen hebben, kunnen ze hiermee niet goed terecht bij de Belasting Telefoon Auto. Deze hulplijn is in hun ogen meer geschikt voor algemene vragen en niet voor specifiek inhoudelijke kwesties.

”

Vroeger vielen we onder kantoor Amsterdam en had ik direct contact met iemand op de bpm-afdeling. Nu valt alles onder kantoor Emmen en weten we niet wie onze contactpersoon is.

- Mkb bedrijf



”

Ik zou graag toegang hebben tot een helpdesk bij de Belastingdienst voor vragen over de bpm.

- Mkb bedrijf

”

Bij de helpdesk voor auto's lezen ze alles op uit een boekje. Je krijgt er steeds andere antwoorden.

- Mkb bedrijf

Kennis over overgangsregeling varieert

Niet iedereen bekend met de overgangsregeling en/of de implicaties daarvan



Aanvankelijk was het idee de overgangsregeling te laten vervallen om de bpm te vereenvoudigen. Omdat dit echter tot onwenselijke situaties zou leiden bij parallelimport van auto's, werd alsnog besloten de overgangsregeling te blijven hanteren. Daarbij was wel een aanpassing nodig. Vanaf 1 januari 2022 werd namelijk vaststellers- en betaalmoment voor de bpm vervroegd van het moment van tenaamstelling naar het moment van inschrijving bij de RDW. Deze aanpassing heeft tot gevolg dat, als de overgangsregeling van toepassing is, er een naheffing volgt. Voorheen gold dan gewoon de nieuwe bpm dat werd betaald bij de tenaamstelling.

Hoewel de wijziging in de overgangsregeling tijdig aangekondigd is volgens onder andere de koepelorganisaties, heeft deze destijds vrij weinig aandacht gekregen. Veel meer aandacht ging daarentegen uit naar de wijziging in het afdrachtmoment. Deze verandering heeft namelijk aardig wat consequenties gehad voor bedrijven: zij moeten de bpm voorfinancieren en kunnen deze pas innen bij verkoop van het voertuig. Dit brengt financiële risico's met zich mee en is van invloed op de cashflow positie van bedrijven, vooral voor bedrijven die geen vergunning hebben om de bpm afdracht per maand of kwartaal te doen. Doordat er minder aandacht uitging naar de vernieuwde overgangsregeling, is de wijziging in de regeling ook minder bekend, zo blijkt uit de gesprekken. Het gaat dan om mkb bedrijven:

- Sommige bedrijven realiseren zich niet dat er een nieuwe overgangsregeling in een nieuw artikel 16a is gekomen. Met het naar voren halen van het afdrachtmoment zijn zij in de veronderstelling dat de bpm afdracht heeft plaatsgevonden en het moment van tenaamstelling niet meer relevant is.
- Anderen weten wel van de overgangsregeling, maar realiseren zich niet dat er een naheffing volgt wanneer de regeling van toepassing is.



Hoewel de wijziging in het afdrachtmoment feitelijk losstaat van de overgangsregeling tariefswijziging bpm, kunnen deze twee aanpassingen niet losgezien worden van elkaar. Daarom komen beiden in dit rapport aan de orde.

”

Wij waren niet van op de hoogte van de wijziging in de overgangsregeling. Onze taxateur wees ons erop.

- Mkb bedrijf

”

Het verbaasde me dat dit onderzoek over 16a ging. Er zijn andere dingen die van grotere invloed zijn. Zoals de aanpassing van het belastbaar feit.

- Grote onderneming

”

In de praktijk betekent het geen wijziging. Alleen het belastbaar feit is aangepast. Maar de regeling zelf bestond al.

- Grote onderneming

Naheffing kan onverwacht zijn en vervelend uitpakken

Impact echter gering, het gaat doorgaans om kleine aantallen

Hoewel de wijziging in de overgangsregeling als klein wordt bestempeld door de doelgroep (in essentie verandert deze niet), kan deze toch tot knelpunten leiden:

- Ondernemers die zich niet bewust zijn van een mogelijke naheffing, kunnen dit als onverwacht en onvoordelig ervaren. Er is vaak al een prijs voor het voertuig bepaald. De kosten van een naheffing vanwege een tariefwijziging kunnen niet meer doorberekend worden aan de koper en zijn voor rekening van de ondernemer. Het lijkt er dus op dat dit onvoldoende goed is uitgelegd bij de introductie van de wijziging.
- Niet alle ICT systemen zijn ingericht op het signaleren van voertuigen die niet binnen twee maanden tenaamgesteld worden. Grote merkimporteurs attenderen hun dealers hier vaak wel op. Mkb bedrijven hebben niet altijd systemen die hiervan melding geven. Zij weten daardoor vaak niet welke voertuigen mogelijk in de overgangsregeling vallen en lopen dan het risico een naheffing te ontvangen wanneer dit het geval is.
- Het geïdentificeerd en geregistreerd krijgen van een voertuig kan lang duren door lange wachttijden bij de RDW. Om er zeker van te zijn dat men het voertuig direct kan uitleveren kan het voorkomen dat er om die reden langer dan 2 maanden zit tussen de kentekenregistratie en de tenaamstelling van het voertuig.
- Wanneer voertuigen in de overgangsregeling vallen en de bpm hoger wordt, dan moet de Belastingdienst deze gegevens doorgeven aan de RDW, zodat deze de juiste waarde van het voertuig kan publiceren. Dat laat soms lang op zich wachten, waardoor er discussie kan ontstaan over de prijs van een voertuig.

Impact knelpunten gering

Ondanks dat zich een aantal knelpunten voordoet, is de impact hiervan klein. Sommige ondernemers hebben nog helemaal niet te maken gehad met een naheffing. Dat heeft een aantal oorzaken:

- Grote merkimporteurs sturen hun dealers er actief op aan voertuigen binnen twee maanden na inschrijving bij de RDW tenaam te stellen.
- Dealers hebben heel veel acties aan het begin van het jaar, om de verkoop te stimuleren en zodoende te profiteren van de oude bmp.
- Importeurs en dealers hebben inmiddels al 1,5 jaar de tijd gehad om te wennen aan de regeling. Ze hebben al ook de kans gehad om hun systemen erop in te richten.
- Er is veel vraag naar auto's, deze worden snel verkocht.
- In de toekomst zijn dealers geen eigenaar meer van de auto maar werken met een agentuurovereenkomst. Importeurs zullen dan (nog) strakker gaan sturen op de timings, zo is de verwachting.



Aanvankelijk veel vragen over de waarde van het voertuig

Kort na de wijziging van het afdrachtmoment ontstonden er veel vragen over de waarde die gehanteerd diende te worden in de bmp: de waarde op de datum van inschrijving, van toelating of goedkeuring. Hierover is inmiddels helderheid ontstaan.

Overgangsregeling kan tot enkele ongewenste effecten leiden

Om naheffing te voorkomen

Naast de genoemde knelpunten, kan de overgangsregeling tot een aantal ongewenste effecten leiden:

- Om een naheffing te voorkomen proberen bedrijven soms op de volgende manieren de regeling te omzeilen:
 - Ze registreren het voertuig eerst op hun eigen naam. Commercieel is dit niet altijd aantrekkelijk. Het voertuig is dan al te naam gesteld geweest en om die reden mogelijk minder aantrekkelijk voor potentiële kopers. Of bedrijven hiertoe besluiten is een puur financiële afweging. Een auto die duurder wordt door een hogere bpm kan immers ook minder aantrekkelijk zijn voor potentiële kopers.
 - Ze importeren het voertuig maar stellen de kentekenregistratie bij de RDW uit. Deze voertuigen zijn dan niet zichtbaar in de markt. De kentekenregistratie vindt pas plaats zodra men zeker weet dat voertuig binnen twee maanden na een tariefsverhoging verkocht wordt. Niet geregistreerde voertuigen worden gezien als onwenselijk door betrokken koepelorganisaties. Ze zouden bijvoorbeeld ingezet kunnen worden voor criminele activiteiten.
- Bedrijven kunnen een vergunning krijgen om eens per maand of kwartaal bpm aangifte te doen. Daarvoor moeten zij aan bepaalde voorwaarden voldoen. Bedrijven met een vergunning ondervinden minder negatieve effecten van het gewijzigde bpm afdrachtmoment dan bedrijven die per voertuig bpm af moeten dragen. Zij kunnen de betaling immers uitstellen. Dit kan door niet-vergunninghouders als oneerlijk worden ervaren.

”

Spookauto's die nergens geregistreerd staan. Ongewenst maar niet te handhaven. Of bedrijven zetten die auto op eigen naam. Maar dan wordt het een gebruikte auto. Het is dus altijd een afweging tussen de waardedaling en de tariefsverhoging.

- Koepelorganisatie.



”

Wij doen de kentekenregistratie pas nadat de camper verkocht is. We hebben nu één camper al 1,5 jaar in bezit. De kleur is niet in trek.

- Mkb bedrijf



Verantwoording

Verantwoording



METHODE

KWALITATIEF
Individuele diepte-interviews



Gemiddelde gespreksduur



deelnemers



Veldwerkperiode

8 – 28 juni 2023

- De onderzoeksdoelgroep bestaat uit:
 - grote (merkauto) importeurs (GO) (n = 3)
 - middelgrote en kleine importeurs (MKB) (n=4)
 - koepelorganisaties (n = 3).Allen hebben te maken met de overgangsregeling of zijn hierbij betrokken vanuit hun werkzaamheden
- De respondenten zijn geworven door Multifunctionals op basis van een bestand dat door de Belastingdienst is aangeleverd. Hiervoor is een verwerkers-overeenkomst opgesteld. Deelnemers uit de mkb doelgroep ontvingen een vergoeding van 75 euro als dank voor hun deelname.
- De gesprekken zijn gevoerd MS Teams. De opdrachtgever heeft anoniem mee kunnen kijken.
- Alle gesprekken zijn gevoerd aan de hand van een gesprekspuntenlijst die in overleg met de Belastingdienst is opgesteld.
- Van alle gesprekken zijn opnamen gemaakt, mits de respondent daarvoor toestemming gaf. Deze dienden, samen met de notulen en observaties van de onderzoekers, als basis voor de analyse van de resultaten.
- Blauw Research en Multifunctionals onderschrijven de ESOMAR/ICC richtlijnen.