



BOLSENBROEK
& PARTNERS

> Postbus 151 – 6580 AD MALDEN

Motor.nl
RAI-Vereniging

Heumen, 14 april 2026

Betreft: **Open brief naar aanleiding van publicatie Motor.nl**
'Sectie Motoren RAI Vereniging slaat alarm: BPM-fraude ook in motorwereld groot probleem'

Geachte redactie, beste Marien Cahuzak, beste Tom Crooijmans,

Mijn naam is Frank Bolsenbroek, eigenaar van Bolsenbroek & Partners B.V., een kantoor van taxateurs en experts motorvoertuigen. Ik ben sinds 2004 actief in deze specifieke materie, geldt binnen de BPM-aangiftepraktijk als een benchmarker en heb aan de basis gestaan van de ontwikkeling van de BPM-taxatie zoals die zich in de praktijk heeft gevormd. Met een team van circa 25 medewerkers werk ik dagelijks in deze wereld. Wij staan bekend om een serieuze, professionele praktijk en behoren niet tot de categorie die ook maar in de buurt van fraude wil komen. Juist daarom voel ik mij genoodzaakt te reageren op uw publicatie over vermeende BPM-fraude in de motorbranche.

Met stijgende verbazing heb ik kennisgenomen van **uw publicatie**. Waar een journalistiek stuk over misstanden zorgvuldigheid, feitenkennis en nuance zou moeten brengen, kiest uw artikel helaas voor een ongenueanceerde en op meerdere wezenlijke punten feitelijk onjuiste voorstelling van zaken. Dat is niet alleen journalistiek zwak, maar voor bonafide handelaren, importeurs, taxateurs en hun klanten ook nodeloos schadelijk.

Laat ik vooropstellen dat ik geenszins ontken dat fraude voorkomt. Die bestaat, ook binnen het domein van BPM-aangiften en taxaties. Zoals in iedere branche trekt een systeem met financiële belangen ook personen aan die grenzen overschrijden of daaroverheen gaan. Juist daarom is het van belang scherp te onderscheiden tussen fraude enerzijds en de normale, wettelijk toegestane werking van het BPM-stelsel anderzijds. Precies dat onderscheid ontbreekt in uw artikel vrijwel volledig.

Uw stuk wekt de indruk dat een relatief jonge motorfiets die voor een bedrag onder de "normale waarde" wordt aangeboden, of waarvoor bij import een lage BPM resteert, reeds daardoor verdacht is. Dat is een ernstige versimpeling. Wat is immers die "normale waarde"? Binnen de Europese Unie bestaan grote verschillen in prijsstelling, marges, dealerstructuren, importkanalen en handelswaarden. Dat geldt voor auto's, maar evenzeer voor motorfietsen. Voertuigen afkomstig uit fabriekspartijen, testvloten, persgebruik, evenementen, demonstratievoorraad of andere bijzondere handelsstromen kunnen volkomen legitiem tegen aanzienlijk lagere prijzen op de markt komen dan binnen het officiële Nederlandse dealernetwerk gebruikelijk is. Dat is geen fraude, maar marktwerking binnen de Europese interne markt.

Ook de wijze waarop in uw artikel een schadecorrectie direct in de sfeer van fraude wordt getrokken, getuigt van onvoldoende kennis van de systematiek. De BPM op gebruikte voertuigen is juist gebaseerd op afschrijving. Die afschrijving loopt parallel met de waardedaling van het voertuig in gebruikte staat. Bij aangifte kan, afhankelijk van de gekozen methode, worden aangesloten bij koerslijstwaarde in onbeschadigde staat, gecorrigeerd voor schade en herstelkosten volgens de daarvoor geldende fiscale systematiek. Dat betekent dat een relatief lage BPM-

uitkomst niet zonder meer verdacht is, maar juist een normaal gevolg kan zijn van de wettelijke regeling. Wie dat zonder nadere analyse als “fraude” presenteert, slaat de plank mis.

In uw artikel wordt voorts onvoldoende onderscheid gemaakt tussen de verschillende aangiftemethoden die de wet kent. Het wordt voorgesteld alsof “de BPM” eenvoudigweg voorschrijft dat bij import op basis van leeftijd of kilometerstand een bepaald bedrag “hoort” te worden betaald, en dat iedere lagere uitkomst dus verdacht is. Dat is onjuist. De wet kent meerdere routes. Bij gebruikte voertuigen is juist wezenlijk dat niet méér BPM wordt geheven dan rust op een vergelijkbaar, reeds in Nederland geregistreerd gebruikt voertuig. Dat is geen gunst of sluiproute, maar de kern van het stelsel zoals dat mede onder invloed van het Unierecht is vormgegeven.

Het artikel bevat daarnaast feitelijke verwarring tussen BPM en BTW. Het noemen van de criteria van zes maanden en 6.000 kilometer in deze context is bijzonder ongelukkig. Die criteria zien op de btw-kwalificatie van een “nieuw vervoermiddel” binnen de Europese Unie en vormen geen specifieke indicatie van BPM-fraude. Wie die regimes door elkaar haalt, toont onvoldoende begrip van het onderwerp waarover hij publiekelijk zeer stellige conclusies trekt. Een voertuig dat onder de EU-btw nieuw regeling valt draagt in het land van (her)registratie btw af. Een vrij complexe, verwarrende en soms onrechtvaardig voelende regeling.

Eveneens onzorgvuldig is de suggestie dat de import van motorfietsen met EU-typegoedkeuring, vreemd door u geduid als een soort uitzonderlijke eigenschap die bij motoren zou behoren, dáárdoor een zwakke schakel in het toezicht vormt. Door dat op deze wijze te stellen geeft u blijk van onvoldoende verdieping, zaait u nodeloos verwarring en richt u schade aan. Het feit dat voor binnen de EU verhandelde voertuigen geen uitgebreide individuele technische keuring nodig is, is geen ondeugdelijkheid van het systeem en heeft nog minder te maken met het wel of niet hebben van voornoemde typegoedkeuring, maar is een logisch gevolg van Europese harmonisatie en het vrije verkeer van goederen. Dat geldt niet exclusief voor motorfietsen en zegt op zichzelf niets over de omvang van eventuele BPM-fraude. Uw artikel onderbouwt die omvang overigens nergens concreet. Er worden indrukken, vermoedens en kwalificaties gepresenteerd, maar cijfers, afbakeningen en harde analyses ontbreken. Ook de belastingdienst en zeker ook de RAI Vereniging hebben die cijfers niet óf hebben die wél maar houden die vreemdsoortig geheim.

Dat brengt mij op een volgend punt. Het artikel leunt zwaar op uittalingen vanuit de hoek van de RAI Vereniging. Die organisatie vertegenwoordigt de belangen van importeurs en het officiële dealernetwerk in Nederland. Dat is haar goed recht, maar het maakt haar nog niet tot een neutrale duider van parallelimport, waarderingsvraagstukken en BPM-systematiek. Waar officiële netwerken hinder ondervinden van prijsdruk vanuit de bredere Europese markt, bestaat het risico dat legitieme importpraktijken en ongewenste fraude op één hoop worden gegooid. Uw artikel wekt die indruk nadrukkelijk. Dat is des te kwalijker nu bonafide marktpartijen, zo ook onze cliënten, daardoor door klanten worden aangesproken die menen dat iedere taxatie of lage BPM-aangifte kennelijk verdacht is.

Bijzonder misplaatst is bovendien de passage waarin lezers feitelijk worden aangezet zich af te vragen of zij mogelijk “te weinig” hebben betaald voor hun motor en dus wellicht met BPM-fraude te maken hebben, waarna wordt gesuggereerd dat de Belastingdienst dit “helemaal moet gaan uitzoeken”. Die voorstelling is misleidend. In de praktijk leidt dergelijke journalistieke stemmingmakerij niet tot zorgvuldige individuele waarheidsvinding in het belang van de consument, maar veeleer tot onrust, onzekerheid en een voedingsbodem voor fiscale argwaan, terwijl bonafide marktpartijen daarmee opnieuw onnodig worden belast. De Belastingdienst treedt in zulke situaties allerminst op als geruststellende waarheidsvinder voor goedwillende kopers; veel eerder wordt door dergelijke publicaties een sfeer van verdenking gecreëerd waarvan de gevolgen vervolgens op eerlijke ondernemers, handelaren, taxateurs en hun klanten worden afgewenteld.

Mijn kritiek is dan ook niet dat misstanden niet zouden mogen worden benoemd. Integendeel. Mijn kritiek is dat uw artikel wezenlijke juridische, fiscale en praktische nuances negeert en daarmee een hele beroepspraktijk onterecht in een verdacht daglicht plaatst. Een taxatierapport is niet per definitie een fraudedocument. Een schadecorrectie is niet per definitie fictief. Een prijs die lager ligt dan in het Nederlandse dealernetwerk gebruikelijk is, is niet per definitie kunstmatig of frauduleus. En een lage BPM-uitkomst is niet per definitie het resultaat van sjoemelen, maar vaak eenvoudigweg van de systematiek zoals de wet die voorschrijft.

Voor zover u werkelijk een bijdrage wilt leveren aan zuivere voorlichting over dit onderwerp, nodig ik u graag uit voor een inhoudelijk gesprek en een praktijkgerichte toelichting op de werking van BPM bij gebruikte motorfietsen en andere voertuigen. Ik ben graag bereid uiteen te zetten hoe de systematiek daadwerkelijk werkt, waar de grens ligt tussen legale waardecorrectie en fraude, en waar toezicht en handhaving in de praktijk beter en zuiverder kunnen plaatsvinden.

Gelet op de toonzetting en de feitelijke onzorgvuldigheden in uw publicatie verwacht ik echter meer dan slechts een informeel gesprek. Ik verzoek u om een serieuze inhoudelijke reactie van uw redactie, en ik verzoek u tevens te bezien of rectificatie, aanvulling of ten minste duidelijke nuancering van het artikel op zijn plaats is. Dat lijkt mij niet meer dan redelijk tegenover de bonafide marktpartijen die door deze publicatie nodeloos worden geraakt.

Met belangstelling zie ik uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Bolsenbroek & Partners B.V.

Frank Th.M. Bolsenbroek (dga)

Gerechtelijk en notarieel beëdigd makelaar
RETM Registratietaxateur en -expert motorvoertuigen
LRGD Gerechtsdeskundige motorvoertuigen