

# Richtlijn berekening waardevermindering parallelimport met taxatieaangifte

---

Versie: 1.0.0.

Publicatiedatum: 17-03-2022

## Inhoudsopgave

Voorwoord: .....	3
Begrippenlijst: .....	5
Kadering van het bereik van de individuele waardevermindering .....	6
Typen schade / afwijkingen .....	6
Algemene uitsluitingen.....	7
Vaststelling van schade.....	7
Cosmetische schade .....	7
Methode van vaststelling.....	7
Variabelen .....	7
Schadebeoordeling .....	10
Andere schade.....	13
Ontbrekende zaken.....	13
Onderbouwing .....	13
Bewijs van de afwijking.....	14
Schade / afwijkingen .....	14
Ontbrekende zaken (incompleet).....	14
Berekening van waardevermindering.....	14
Methode.....	14
Schade .....	14
Ontbrekende zaken.....	15
Toe te passen uurloon .....	15
BTW.....	16
Aftrek ter voorkoming van dubbele toepassing .....	16
Calculatie voorbeelden.....	17

Voorbeeld 1: .....	17
Voorbeeld 2: .....	19
Voorbeeld 3: .....	20
Voorbeeld 4: .....	21
Vergelijkingsmateriaal. ....	22
Paneel oppervlakken .....	22
Krassen .....	22
Deuken.....	26
Inwerking vogeluitwerpselen .....	28
Steenslag .....	29
Velgen / wioldoppen / banden .....	30
Koplampen.....	33
Ruiten .....	34
Interieur.....	35
Onderhoud.....	38
Vereenvoudigde toepassing, forfaitaire methode.....	39
Vereenvoudigde toepassing .....	40
Voorwaarden:.....	40
Begrippen:.....	40
Categorie:.....	41
Forfaitaire korting bedragen: .....	41
Combinaties van schade per carrosseriedeel .....	43
Wijze van onderbouwing / aanlevering: .....	43
Vrijwaringsclausule.....	45

## Voorwoord:

Een van de toegelaten methoden om de waarde van een parallel ingevoerd voertuig te bepalen, welke de basis gaat zijn voor de aangifte BPM, is de methode op basis van een taxatie.

De pure taxatiewaarde is een momentopname van wat het voertuig in zijn geheel, in de staat waarin het op dat moment verkeerd, als pakket. Dat wil zeggen, de geldelijke waarde die het voertuig binnen de geldende marktsituatie vertegenwoordigt.

Ieder voertuig is in dit kader uniek en deze momentopname kan eigenlijk alleen precies gemaakt worden door een onafhankelijke en onbevooroordeelde partij en alleen na gedegen marktonderzoek. Echter, in veel gevallen is er een meer efficiënte en praktische “verkorte” oplossing mogelijk. Hierbij wordt het pakket dat het voertuig vertegenwoordigt, in logische delen, geëvalueerd op basis van de in de markt beschikbare, onafhankelijke en controleerbare, informatie.

Dit document beschrijft op welke wijze deze methode toegepast mag worden en welke (reken)regels in acht genomen moeten worden.

Benadrukt wordt dat in sommige gevallen deze methode mogelijk niet zal kunnen voorzien. Er kunnen voertuigen zijn waarvoor de benodigde basis informatie niet of in onvoldoende mate beschikbaar is, dan wel niet redelijkerwijs algemeen toepasbaar is.

Als leidraad kan hiervoor de autosegmentenlijst zoals deze door de AutoRAI gepubliceerd wordt (<https://autorai.nl/duidelijkheid-over-autosegmenten/>) gehanteerd worden:

- A-segment: submini's (Citroën C1, Toyota Aygo, Volkswagen Up)
- B-segment: kleine auto's (Ford Fiesta, Volkswagen Polo, Opel Corsa)
- C-segment: kleine middenklasse (Ford Focus, Volkswagen Golf, Audi A3)
- D-segment: middenklasse (Audi A4, Peugeot 508, Opel Insignia)
- E-segment: hogere middenklasse (Volvo S90, BMW 5 Serie, Mercedes-Benz E-Klasse)
- F-segment: grote auto's (Audi A8, Mercedes-Benz S-klasse, Jaguar XJ)
- G-segment: sportieve modellen (Mazda MX-5, Audi TT, Mercedes-Benz SLC)
- H-segment: sportauto's/supercars
- I-segment: groot en luxueus (Rolls Royce Ghost, Bentley Mulsanne, Aston Martin Rapide)
- J-segment: medium MPV's (Renault Scénic, Volkswagen Touran, Opel Zafira Tourer)
- K-segment: upper MPV's (Renault Espace, Ford S-Max)
- L-segment: lower SUV's (Hyundai Tucson, Volvo XC60)
- M-segment: upper SUV's (BMW X5, Audi Q7)
- N-segment: bestelauto's (Renault Kangoo, Peugeot Partner)

Het niet van toepassing zijn van de methode zal veelal het geval zijn bij de segmenten F,G, H, I en M.

Of de richtlijn voor een voertuig voorziet, dan wel geacht wordt te voorzien, is ter beoordeling van de aangever, dan wel de regelgever.

Alle in deze richtlijn genoemde bedragen kunnen onderhevig zijn aan de marktwerking, technologische- en of andere (prijs)ontwikkelingen. De voor de berekening toe te passen bedragen kunnen steeds gevonden worden in de meest recente versie van dit document.

## Begrippenlijst:

- Aanmerkelijke schade : Beschadigingen die niet afdoende hersteld kunnen worden middels poetsen, aantippen of uitdeuken zonder spuiten (of een combinatie van voornoemde), met inachtneming van de norm van Norm acceptabele beschadigingen.
- Gelijkwaardig of beter alternatief : Er is sprake van een gelijkwaardig of beter alternatief indien de plaatsing tot doel heeft gehad de functionaliteit, met behoud van esthetiek en comfort, te behouden dan wel te verbeteren. De uitkomst hiervan kan een kwestie van smaak zijn, maar zal geen rol spelen in het financiële waardeoordeel.
- Kilometrage : Het vanaf het instrumentarium (dashboard) afgelezen, dan wel vanuit het voertuig elektronisch (OBD) uitgelezen, aantal kilometer dat het voertuig heeft afgelegd. In het geval dit aantal in mijlen wordt aangegeven, moet dit getal door 0.6214 gedeeld worden om de kilometrage vast te stellen.
- Normaal gebruik : Het gebruik van het voertuig op een wijze waarvoor het voertuig door de fabrikant bedoeld / ontworpen is.
- Lijst-handelswaarde : De waarde die voor een referentievoertuig <sup>(1)</sup> in de beschikbare koerslijsten, als standaardwaarde <sup>(2)</sup> wordt weergegeven.
- (1) Het best vergelijkbare voertuig zoals dit origineel op de Nederlandse markt gebracht is, waarbij de eventuele afwijking beperkt moet zijn tot minimale verschillen in de uitvoering.
- (2) Sommige koerslijsten voorzien in de mogelijkheid om extra verfijning aan te brengen met betrekking tot de actuele status van het voertuig, maar om "dubbeltelling" te voorkomen, mogen deze verfijningen niet toegepast zijn / worden.
- Standaardkenmerken : De minimale verplichte kenmerken van het te onderzoeken voertuig die in de koerslijsten moeten worden ingevuld om tot een vergelijkbare uitkomst te komen.
- Gebruikersschade : Schade die onvermijdelijk optreedt bij normaal gebruik.
- Leeftijd in maanden : Het aantal hele maanden tussen de "Datum Eerste Toelating" (DET) en de "Afschrijvingsdatum" (Datum waarop het onderzoek door de Dienst Wegverkeer dat tot de inschrijving leidt is afgerond).
- Norm acceptabele beschadigingen: Schade die individueel beoordeeld, dus niet ten opzichte van het aantal keren dat deze schade voorkomt, binnen de vastgestelde norm ligt.

## Kadering van het bereik van de individuele waardevermindering

In navolging van de van toepassing zijnde wetgeving, kan en mag deze richtlijn alleen toegepast worden op voertuigen die geen essentiële gebreken hebben. Meer precies bepaald, het voertuig moet voldoen aan alle eisen van de hoofdstukken 5 en 7 van de *Regeling voertuigen*. Een rijverbod (WOK-status) is één van de indicatoren dat het voertuig niet aan deze eisen voldoet.

Om die reden kan ook worden verondersteld dat ondanks alle eventuele schade, gebreken en / of tekortkomingen, het voertuig altijd een reële “impliciete” marktwaarde heeft. Deze impliciete marktwaarde is de minimale waarde tot waar de lijst-handelswaarde op basis van de in deze richtlijn aangegeven methodiek afgeschreven kan worden.

De impliciete marktwaarde wordt geacht gelijk te zijn aan de waarde die door de markt wordt geboden op beschadigde voertuigen waarvoor de reparatie economisch niet meer verantwoord is (handelsvoertuigen).

Onderzoek vanuit onafhankelijke “*total loss bureaus*”, over meer dan 2.600 dossiers, betrekking hebbende op handelsvoertuigen van maximaal 7 jaar oud en afgehandeld over een periode van 2 jaar, heeft opgeleverd dat de gemiddelde opbrengst ten opzichte van de dagwaarde meer dan 50% is.

Om deze reden kan de opgevoerde waardevermindering nooit meer dan 50% van de lijst-handelswaarde bedragen.

## Typen schade / afwijkingen

De lijst-handelswaarde is gebaseerd op een voertuigconditie behorende bij de gekozen leeftijd en kilometrage. Niet aanmerkelijke schade, afwijkingen en slijtage welke redelijkerwijs op het referentievoertuig (zie ook begrip lijst-handelswaarde) geacht kunnen worden te bestaan zijn om die reden, ter voorkoming van dubbele toepassing, uitgesloten om ingebracht te worden ter berekening van de waardevermindering vermindering in het kader van de taxatieaangifte.

Binnen deze groep vallen onder andere, maar niet beperkt tot, de gebruikersschade welke onvermijdelijk plaatsvinden tijdens het normale gebruik zoals:

- lichte / matige krassen en lichte deuken, onder andere ten gevolge van het wassen van het voertuig, of ontstaan door nagels, sierraden, kleding, tassen, boodschappen en andere bagage, deurinslagen, steenslag beschadiging (zowel in de lak als in de ruiten en (kop)lamp lenzen)
- slijtage, zoals bijvoorbeeld aan bekleding en matten maar ook aan technische componenten.
- schade die bij een oppervlakkige observatie van het voertuig niet onmiddellijk in het oog springt.

Deze groep van schade worden in het vervolg van dit document aangeduid als “Norm acceptabele beschadigingen”

Niettegenstaande het beginsel van uitsluiting kan het in uitzonderlijke gevallen voorkomen dat het aantal en / of de opzichtigheid van de Norm acceptabele beschadiging toch

aanleiding en redelijkheid geeft deze Norm acceptabele beschadigingen als waardeverminderend te erkennen in het kader van de berekening van de taxatiewaarde.

Daarom zijn er een aantal algemene richtlijnen opgesteld (beschreven in het hoofdstuk “Het vaststellen van de schade”) op basis waarvan het onderscheid gemaakt kan worden tussen de beschadigingen en afwijkingen welke wel en welke niet voor het berekenen van de waardevermindering ingebracht kunnen worden.

## Algemene uitsluitingen

In het kader van de waardevermindering zijn uitgesloten alle zaken welke verband houden met het onderhoud van het voertuig alsmede de vastlegging daarvan. Dit inclusief eventuele software en firmware, (informatie over) het eerdere gebruik (bijv. verhuur, schadeverleden en kilometerregistratie) en / of het ontbreken daarvan.

## Vaststelling van schade

### Cosmetische schade

De mate waarin cosmetische schade als bepalend (commerciële impact) voor het geheel wordt ervaren is niet absoluut en niet voor iedereen hetzelfde. Maar het uitgangspunt is dat het voertuig geïnspecteerd moet worden op eenzelfde wijze als dat een gemiddelde consument het voertuig zal bekijken op het moment dat deze consument overgaat tot de aankoop van het voertuig.

Dat houdt voor alles in dat het voertuig het primaire object is en niet de schade en / of de afwijking(en).

Om toch zoveel mogelijk objectief en meetbaar vast te stellen of de beschadiging, en met name de beschadiging waar twijfel over zou kunnen zijn, in aanmerking komt om ingebracht te worden ten behoeve van de berekening van een eventuele waardevermindering in het kader van de aangifte BPM, is een hierna beschreven werk-set ontwikkeld. Met dit werk-set moet de aangever redelijkerwijs in staat zijn om een voldoende juiste inschatting te kunnen maken om een reële aangifte te kunnen doen.

### Methode van vaststelling

Voor het **exterieur** geldt dat de schade kan worden vastgesteld vanuit een staande positie op 1 meter afstand van het voertuig dat zich op dezelfde hoogte / ondergrond bevindt als de beoordelaar. Deze vaststelling moet gebeuren op een vooraf schoongemaakt voertuig en onder (al dan niet kunstmatig voorziene) ideale daglicht omstandigheden.

Voor het **interieur** geldt dat de schade kan worden vastgesteld zittende op één van de zitplaatsen in het interieur, of vanuit een staande positie op 1 meter afstand van het voertuig. Deze vaststelling mag zowel met geopende- als gesloten deuren, of een combinatie daarvan, plaatsvinden.

### Variabelen

Om de werk-set zo veel als mogelijk universeel toepasbaar te laten zijn, zijn er een aantal variabelen gedefinieerd:



- Inspectiezones en wegingsfactor (W)
- Gebruikerscoëfficiënt (G)
- Beschadiging factor (S)

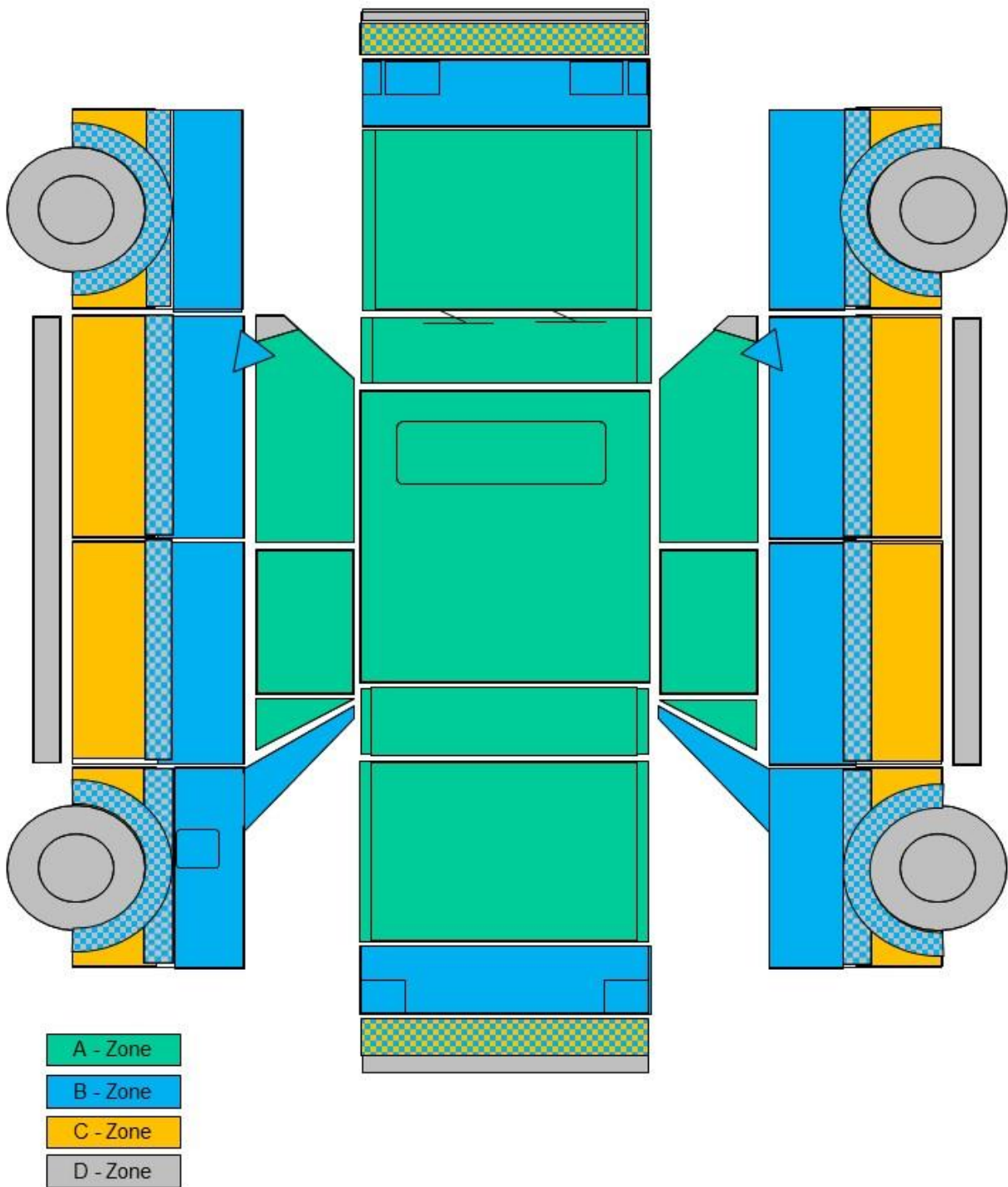
die, in combinatie, uiteindelijk tot een controleerbare uniforme uitwerking moeten leiden.

Deze variabelen zijn zo opgesteld dat ze na toepassing een getal produceren dat in een formule ingevoerd kan worden waarvan de resultante een coëfficiënt oplevert die kan worden toegepast in het hoofdstuk "Uitwerking" en daarmee "gewogen" medebepaald of een schade wel of niet voor waardevermindering ingebracht mag worden.

### *- Wegingsfactor*

De mate waarin een (zelfde) beschadiging bepalend is voor het uiterlijk van een voertuig, hangt onder andere af van de plaats van deze beschadiging op het voertuig. Om deze reden zijn er 5 inspectie zones / zichtvlakken bepaald:

- A-zone:**
  - Alle horizontaal georiënteerde delen (dak, motorkap, kofferdeksel etc.).
  - De horizontale liggende delen van verder verticaal georiënteerde delen.
  - Ruiten.
- B-zone:**
  - Alle verticaal georiënteerde delen boven de denkbeeldige lijn van de stootstrip (of bij afwezigheid daarvan, de locatie waar een stootstrip verwacht zou worden), inclusief de buitenspiegels.
  - In de kleur gespoten stootstrippen en wielranden.
  - Wettelijk verplichte verlichting.
- C-zone:**
  - Alle onmiddellijk zichtbare verticaal georiënteerde delen onder de denkbeeldige lijn van de stootstrip (of bij afwezigheid daarvan, de locatie waar een stootstrip verwacht zou worden).
  - In de kleur gespoten deel van bumpers.
- D-zone:**
  - Delen welke onderdeel uitmaken van het gespoten deel van de carrosserie van het voertuig, maar welke niet onmiddellijk zichtbaar zijn indien het voertuig gesloten aangeboden wordt (binnenzijde van de deur, deursponningen, onderzijde bumpers en dorpels).
  - Niet in de kleur gespoten (deel van) bumpers
  - Niet in de kleur gespoten stootstrippen en wielranden
  - Velgen en banden
- E-Zone:**
  - De bodem van het voertuig. Voor deze zone geldt de uitzondering dat het voertuig zich op een hefbrug mag bevinden dan wel dat de vaststellingen niet vanuit een staande positie plaats hoeven te vinden.



Voor deze 5 inspectie zones / zichtvlakken is door een wegingsfactor ( $W$ ) bepaald, die feitelijk kwantificeert welk relatieve verschil er in commerciële impact is wanneer een vergelijkbare beschadiging in verschillende inspectie zones / zichtvlakken voorkomt:

Inspectie zone / zichtvlak	Wegingsfactor (W)
A-zone	1
B-zone	1,2
C-zone	1,5
D-zone	2
E-zone	∞ In E-Zone komt <u>alleen</u> niet-norm acceptabele schade in aanmerking voor de berekening van waardevermindering.

### - Gebruikerscoëfficiënt (G):

Norm acceptabele beschadigingen treden zowel op tijdens het rijden als tijdens stilstand. Om deze dynamiek naar redelijkheid te kunnen kaderen in een cijfer, is de volgende formule opgesteld:

$$\left( \frac{\text{Kilometrager}}{10.000} + \frac{\text{Leeftijd in maanden}}{12} \right) \div 2 = \text{Gebruikerscoëfficiënt (G)}$$

### - Beschadiging factor (S):

Bepaalde (repeterende) oorzaken resulteren in een verzameling van individuele, niet noodzakelijkerwijs op het zelfde moment ontstane, ogenschijnlijk identieke beschadigingen welke (ook door de consument) vanuit de verzameling, en niet als individuele schade, gewaardeerd worden.

Typische voorbeelden van dit soort “verzamelde schade” zijn schade ten gevolg van steenslag of hagel.

In die gevallen waarbij het aantal ogenschijnlijk vergelijkbare schade op een aaneengesloten oppervlakte (niet noodzakelijk op één carrosseriedeel) ter grote van een A4 pagina groter is dan 4, is er sprake van “verzamelde schade”. In die gevallen moet voor de individuele vaststelling van alle ogenschijnlijk identieke schade welke zich op een aaneengesloten, onbegrensd oppervlak bevindt een beschadiging factor (S) van 4 toegepast worden voor de vaststelling of deze schade wel of niet in aanmerking komt voor het berekenen van de waardevermindering.

In alle andere gevallen moet er met een beschadiging factor (S) van 1 (= niet van invloed) gerekend worden.

### Schadebeoordeling

In deze paragraaf wordt uiteengezet hoe de Norm acceptabele beschadiging uiteindelijk beoordeeld dient te worden met betrekking tot het wel of niet ingebracht mogen worden in de berekening van de eventuele waardevermindering.

Hiervoor worden 2 begrippen gehanteerd:

- **Acceptabel:** Dus vallende onder de werkelijke Norm acceptabele beschadiging en daarmee uitgesloten van de berekening tot de totale waardevermindering.

- **Niet acceptabel:** Schade ontstaan tijdens het gebruik van het voertuig welke om reden van ernst of hoeveelheid toch mag worden opgenomen in de berekening van de totale waardevermindering.

Voor de uiteindelijke vaststelling zal daar waar de factor **N** (Gebruikersschadecoëfficiënt) in de beschrijving genoemd wordt, deze factor uitgerekend moeten worden met de volgende formule, opgebouwd uit de “meetinstrumenten” zoals beschreven in de vorige paragrafen:

$$\mathbf{N = W \times G \times S}$$

Voluit:

Gebruikersschadecoëfficiënt = Wegingsfactor x Gebruikscoëfficiënt x Beschadiging factor

#### *- Lak*

- **Acceptabel:**
  - Alle beschadigingen welke door polijsten acceptabel gemaakt kunnen worden.
  - Krassen in de blanke- en / of kleurlaklaag tot een lengte van 3 centimeter en maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) keren voorkomend.
  - Krassen tot in de grondlaag (lagen) tot een lengte van 1 centimeter en maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) keren voorkomend.
  - Steenslag beschadiging met een maximale diameter van 0,5 cm en maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) keren voorkomend.
- **Niet acceptabel**
  - Beschadigingen waar corrosievorming is opgetreden over een oppervlakte van meer dan 0,5 cm.
  - Niet uit te polijsten inwerking van zuren of andere verontreiniging, bijvoorbeeld door vogel- of insecten uitwerpselen, (industriële) uitstoot of bestickering.
  - Kleurafwijking na een herstelling ten opzichte van de originele kleur van het carrosseriedeel (merk / model typische kleurverschillen tussen bijv. vaste carrosserie delen en bumpers zijn wel acceptabel, ook na herstel zolang deze in overeenstemming is met de originele fabrieksafwijking).

#### *- Plaatwerk*

- **Acceptabel:**
  - Alle vervormingen welke kenmerkend zijn voor het merk / model dan wel het gevolg zijn van de productie van het voertuig.
  - Vervormingen / deuken tot een lengte / diameter van 2,5 centimeter en maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) keren voorkomend op de betreffende zone van het carrosseriedeel.
- **Niet acceptabel:**
  - Onvakkundige herstellingen die op basis van de visuele kenmerken als zodanig herkenbaar zijn. Dat wil zeggen, reparaties waarbij de originele schade nog waargenomen kan worden of waarbij de uitgevoerde reparatie een uitkomst heeft gegeven die niet redelijkerwijs vergelijkbaar is met onbeschadigd, niet gerepareerd, voertuig van gelijke leeftijd en met een vergelijkbare gebruikshistorie.

### *- Bumpers / stoot- en sierlijsten*

Onder deze categorie vallen zowel de gespoten en de niet gespoten delen van bumpers / stoot- en sierlijsten.

Voor de gespoten delen:

- Dezelfde normen als voor lak en plaatwerk.

Voor de niet gespoten delen:

- Acceptabel:
  - Alle beschadigingen welke door het gebruik van een voor consumenten beschikbaar behandelend middel onzichtbaar gemaakt kunnen worden.
  - Schaafplekken en ondiepe krassen tot een oppervlakte van 5 vierkante centimeter en maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) keren voorkomend op het betreffende deel.
- Niet acceptabel:
  - Gat en vervormingen zolang deze niet uitsluitend optreden ten gevolge van de montage onder spanning, bijvoorbeeld ten gevolge van een andere schade of montagefout.
  - Krassen waarbij er materiaal verdwenen is.

### *- Ruiten en verlichting (lenzen)*

- Acceptabel:
  - Maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) putten of sterren welke volgens de algemeen geaccepteerde technieken gerepareerd kunnen worden.
  - Lichte krassen zolang deze geen optische vertekening veroorzaken.
  - Krassen zonder voor het oog zichtbare glasversplintering, buiten het gebied van de ruitenwissers (dus inclusief zij- en achterruiten) tot een lengte van 5 centimeter en maximaal N (Gebruikersschadecoëfficiënt) keren voorkomend op het betreffende glasdeel.
  - Delaminering tot maximaal 1 centimeter vanuit de ruitrand.
- Niet acceptabel:
  - Breuken en scheuren

### *- Banden*

- Acceptabel:
  - Kleine beschadigingen waarbij het canvas niet zichtbaar is.
  - Iedere vorm van gelijkmatige slijtage.
- Niet acceptabel:
  - Zeer ongelijkmatige slijtage, bijvoorbeeld ten gevolge van een verkeerde uitlijning dan wel het rijden met te lage bandenspanning.

## - Velgen

- Acceptabel:
  - N lichte krassen/beschadigingen op de spaken van de lichtmetalen velgen of wioldoppen.
  - N lichte tot middelzware krassen/beschadigingen op de velg of wioldop rand met een maximum aaneengesloten lengte van 5 centimeter.
  - Niet originele velgen mits deze minimaal technisch gelijkwaardig zijn aan de origineel met het voertuig geleverde velgen.
- Niet acceptabel:
  - Niet originele velgen welke structureel afwijken van de origineel met het voertuig geleverde velgen. Bijvoorbeeld stalen velgen waar er origineel sprake was van lichtmetalen velgen

## - Interieur

- Acceptabel:
  - Slijtsporen en vervormingen in overeenstemming met het normale gebruik wat reëel is voor de leeftijd en het kilometrage van het voertuig.
  - Normaal voorkomende vlekken en reuk (inclusief hetgeen veroorzaakt werd door roken en/of het vervoer van gezelschapsdieren) welke door een specialist te verwijderen zijn (inclusief stoom- en ozon behandeling).
- Niet acceptabel:
  - (Brand)gaten en scheuren.
  - Schimmels en ongedierte.
  - Vervuiling of beschadigingen door het vervoer / lekken van materialen zoals olie, vetten, verf en andere (chemische)stoffen.
  - Blijvende, niet middels reiniging ongedaan te maken, schade door (al dan niet inmiddels verwijderde) niet vanaf fabriek en / of importeur gecontroleerde ingebouwde accessoires of andere toevoegingen.

## Andere schade

### Ontbrekende zaken

Een voertuig is incompleet wanneer het voertuig niet meer aan de specificaties voldoet als waarin het origineel, bij eerste verkoop aan de consument in het land van herkomst, afgeleverd is geweest, tenzij het onderdeel dat / de onderdelen die niet aan de specificaties voldoet / voldoen vervangen is / zijn door een gelijkwaardig of beter alternatief.

Hoewel feitelijk in de bovenstaande definitie vervat, ter verduidelijking: Afwijkingen in de specificaties van onderdelen welke hetzelfde doel hebben maar welke, bijvoorbeeld vanwege de andere wetgeving in het land van herkomst, anders van uitvoering en / of taal zijn, zijn uitgesloten van de waardevermindering als bedoeld ter vermindering van de BPM.

## Onderbouwing

Iedere afwijking welke ingebracht wordt als zijnde waarde verminderend voor het bewuste voertuig zal terdege gedocumenteerd moeten zijn.

Hieronder wordt verstaan zowel het bewijs van de afwijking, alsmede een administratieve onderbouwing van de waarde van deze afwijking.

## Bewijs van de afwijking

### Schade / afwijkingen

Schade en / of afwijkingen moeten indien dit mogelijk is worden aangetoond en onderbouwd met beeldmateriaal (foto rapportage in kleur) welke zo is opgebouwd dat er geen twijfel over kan bestaan dat getoonde details onderdeel uitmaken van het voertuig waarop de waardevermindering geclaimd wordt. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt met een rapportage waarbij vanuit het gehele voertuig, in logische stappen, op de beschadiging / afwijking wordt ingezoomd.

Indien het niet mogelijk is om schade en / of afwijkingen duidelijk in beeld te brengen, moet deze worden aangetoond door middel van een rapportage door, of vanuit, van een erkende, onbevooroordeelde en te controleren bron, waarin de relatie met het betreffende voertuig duidelijk aangegeven wordt. Deze rapportage kan bijvoorbeeld vanuit het storingsgeheugen van het voertuig komen.

### Ontbrekende zaken (incompleteet).

Het ontbreken van zaken moet worden onderbouwd met vanuit het merk voorziene documentatie waaruit blijkt dat het bewuste artikel origineel op dit specifieke voertuig meegeleverd is geweest.

## Berekening van waardevermindering

### Methode

De reparatieberekening welke moet worden aangeleverd, moet gebaseerd zijn op de meest kostenefficiënte reparatiemethode.

### Schade.

Norm acceptabele schade die volgens de beschrijving in aanmerking komt voor de waardevermindering in het kader van de BPM bepaling, kunnen veelal naar behoren worden hersteld door middel van de zogenaamde “smart repair” methoden.

Vanwege de uniformiteit, mogen deze reparaties worden ingebracht op basis van de volgende, inclusief BTW, tarieven <sup>(2,3)</sup>:

- Spot repair : € 190,00
- Uitdeuken zonder spuiten : € 110,00
- Plastic- en dashboard reparatie : € 300,00
- Bekleding reparaties : € 300,00
- Ruit reparatie : € 75,00

In die gevallen dat er binnen de “smart repair” geen geschikte oplossing bestaat of de som van de kosten volgens de “smart repair” de kosten van de traditionele repartiemethode

overstijgt, moeten de reparatie- waardeverminderingskosten worden onderbouwd met een berekening welke gemaakt is met een door de Nederlandse verzekeraars geaccepteerd systeem, zoals:

- AUDATEX
- SILVERDAT
- EUROTAX

De aangeleverde documentatie moet minimaal de volgende zaken bevatten:

- Reparatiedeel gespecificeerde de- en montage tijden.
- Gebruikte onderdelen (naam en onderdeelnummer)
- Reparatiedeel gespecificeerde herstel- en spuitkosten
- Gespecificeerde overige (materiaal) kosten

De berekening moet worden opgemaakt volgens de richtlijnen en instructies van de aanbieder van de rekenmethodiek.

Per voertuig, mag maximaal 1 berekening worden aangeleverd. Ook indien het verschillende (oorzaak) schades betreft, moeten deze allen in 1 berekening aangeleverd worden.

Voor de overige schade, en alleen indien de eerder genoemde systemen / wijze van aanpak niet voorziet / kan voorzien, mag een gedetailleerde, duidelijk aan het voertuig gekoppelde, offerte / rapportage overlegd worden, welke is opgemaakt door een op het (deel)vakgebied van de schade aantoonbaar onbevooroordeelde en ter zaken kundige partij.

<sup>(2)</sup> De “Smart repair” tarieven zijn op basis van een marktonderzoek vastgesteld en kunnen onderhevig zijn aan de marktwerking, technologische- en of andere (prijs)ontwikkelingen. De voor de berekening toe te passen bedragen kunnen steeds gevonden worden in de meest recente versie van dit document.

<sup>(3)</sup> De “Smart repair” tarieven mogen per schade ingebracht worden maar maximaal tot het bedrag waarop een andere reparatiemethodiek een zelfde oplossing zou geven. Bijvoorbeeld: 4 deukjes en 1 kras op een deur geeft volgens smart repair:  $4 \times € 110 + € 190 = € 630,-$ . Stel dat het modeleren plus spuiten van diezelfde deur € 450,- kost, dan mogen diezelfde 4 deukjes en de kras voor maximaal € 450,- in de berekening ingebracht worden.

## Ontbrekende zaken

Voor de onderbouwing van de ontbrekende delen moet een offerte of rekening van een algemeen toegankelijke bron of partij worden overlegd of een (scherm) afdruk uit de vanuit de fabrikant voorziene *elektronische onderdeel catalogus*. De toegestane bedragen zijn gemaximeerd tot de bruto consumentenverkoopprijzen vanuit de door het merk gedefinieerde officiële verkoopkanalen.

De gepresenteerde opgave moet minimaal het VIN (“chassisnummer”) van het voertuig, de onderdeelnaam en het onderdeelnummer bevatten.

## Toe te passen uurloon

Door leveranciers aangerekende uurlonen kunnen aanmerkelijk verschillen.



Bepalend is echter de technische prestatie die geleverd moet worden om een aanpassing te verwezenlijken waarmee het voertuig binnen de referentiekaders komt op basis waarvan de lijst-handelswaarde bepaald is.

Deze prestatie mag geacht worden geleverd te kunnen worden door de niet merk gebonden aanbieders van professioneel schadeherstel. Op basis van die vaststelling, is er een standaard reken-uurloon vastgesteld van: € 90,75 inclusief BTW<sup>(5)</sup>.

Voor iedere hierna gespecificeerde berekening en voor alle voorkomende werkzaamheden, moet dit uurloon gehanteerd worden.

De toegepaste verbruiksartikelen en / of reparatietechnieken kunnen in sommige gevallen wel voertuig-specifiek bepaald zijn, maar hier zal het eerder beschreven te hanteren calculatie systeem in voorzien.

<sup>(5)</sup> Dit bedrag is tot stand gekomen op basis van het gewogen gemiddelde uurloon van professionele schade-en reparatiebedrijven in Nederland en kan onderhevig zijn aan de marktwerking, technologische- en of andere (prijs)ontwikkelingen. De voor de berekening toe te passen bedragen kunnen steeds gevonden worden in de meest recente versie van dit document.

## **BTW**

Alle opgevoerde bedragen mogen inclusief BTW zijn.

## **Aftrek ter voorkoming van dubbele toepassing**

De reparaties welke opgevoerd kunnen worden voor de berekening van de waardevermindering ten opzicht van de lijst-handelswaarde zijn medebepalend geweest voor de effectieve waarde waarvoor het voertuig aangekocht is geweest.

Dit voordeel mag niet nogmaals toegepast worden bij de berekening van de waardevermindering ten behoeve van de BPM bepaling.

Om die reden moet er op de berekende totale reparatiekosten een compensatie worden berekend. Deze compensatie is op dit moment gestandaardiseerd op 28% van de reparatiekosten <sup>(6)</sup>. Dat wil zeggen dat de werkelijk toe te passen waardevermindering op dit moment 72 % van de onderbouwde kosten bedraagt.

<sup>(6)</sup> de vaststelling van dit percentage is bepaald in de bijlage bij de Uitvoeringsregeling BPM 1992.

## Calculatie voorbeelden.

### Voorbeeld 1:

Voertuig A heeft een afgelezen kilometrage van 30.456 km.

Het aantal hele maanden tussen de “Datum Eerste Toelating” en de “Afschrijvingsdatum” voor voertuig A is 15.

Voertuig A is betrokken geweest in een ongeval waardoor er aan de rechter achterzijde schade is opgetreden. Deze schade betreft o.a. kromme ophanging van het rechter achterwiel waardoor voertuig A NIET aan de minimum vereiste voldoet om op basis van parallelimport met taxatieaangifte voor BPM aangegeven te mogen worden.

Na een reparatie, welke € 752,50 kost, voldoet het voertuig aan de minimum eisen en mag de methode alsnog toegepast worden. Echter, de € 752,50 welke voor deze ingreep noodzakelijk waren mogen **NIET** ingebracht worden in het kader van de waardevermindering.

Na reparatie van voertuig A wordt op basis van de standaardkenmerken vergeleken met de voertuigen in de koerslijsten en er wordt vastgesteld dat er een referentievoertuig bestaat waarvoor een lijst-handelswaarde van € 35.250,00 opgegeven wordt.

Volgens de in dit document beschreven methodiek wordt het volgende vastgesteld:

Maximale BPM waardevermindering 50% x € 35.250,00 : € 17.625,00

Vaststellingen	Inbreng in zake waardevermindering	Bedrag
Deuk rechter achter scherm.	Berekening volgens AUDATEX	€ 3.598,00
Achterbumper gebroken	Berekening volgens AUDATEX	€ 1.225,00
30.000 km beurt niet uitgevoerd	Onderhoud gerelateerd	€ 0,00
Tik in de motor	Diagnose rapport dealer	€ 5.750,00
Voorruit 3x norm acceptabele inslagpitjes	3 > N (2,11) ⇒ Niet acceptabel. 3x reparatie volgens smart repair bedrag (3 x € 75,00 = € 225,00) is goedkoper dan vervangen van voorruit (€ 475,00)	€ 225,00
20x norm acceptabele steenslag beschadiging motorkap A-Zone	20 > N (8,44) ⇒ Niet acceptabel. Spuiten motorkap € 550,00 is goedkoper dan 20x spot repair (20 x € 190,00 = € 3.800,00)	€ 550,00
2x norm acceptabele krassen linker voordeur B-Zone	2 < N (2,53) ⇒ Acceptabel	€ 0,00
Navigatiesoftware niet voor Nederland	Uitsluiting	€ 0,00
	<b>Totaal waardevermindering</b>	<b>€ 11.348,00</b>
	<b>BPM waardevermindering (72%)</b>	<b>€ 8.170,56</b>

**Conclusie:**

Berekende waardevermindering (€ 8.170,56) is **kleiner** dan de maximale BPM waardevermindering (€ 17.625,00).

Waardevermindering = **Berekende** waardevermindering (€ 8.170,56)

Taxatiewaarde (BPM grondslag): € 35.250,00 - € 8.170,56 = € 27.079,44

## Voorbeeld 2:

Voertuig B heeft een afgelezen kilometrage van 110.000 km.

Het aantal hele maanden tussen de "Datum Eerste Toelating" en de "Afschrijvingsdatum" voor voertuig B is 48.

Voertuig B wordt op basis van de standaardkenmerken vergeleken met de voertuigen in de koerslijsten en er wordt vastgesteld dat er een referentievoertuig bestaat waarvoor een lijst-handelswaarde van € 25.500,00 opgegeven wordt.

Volgens de in dit document beschreven methodiek wordt het volgende vastgesteld:

Maximale BPM waardevermindering 50% x € 25.500,00: € 12.750,00

Vaststellingen	Inbreng in zake waardevermindering	Bedrag
Inbraak schade + diefstal multimedia	Berekening volgens AUDATEX	€ 17.598,00
Sportstuur	Gelijkwaardig of beter alternatief	€ 0,00
20x norm acceptabele steenslag beschadiging motorkap A-Zone	20 < N (30) ⇒ Acceptabel	€ 0,00
Linker achterdeur kras 4 cm in grondlaag	Berekening volgens AUDATEX	€ 550,00
8x norm acceptabele krassen linker voorscherm A-Zone	8 > N (7,5) ⇒ Niet acceptabel. Spuiten voorscherm € 350,00 is goedkoper dan 8 x spot repair (8 x € 190,00 = € 1.520,00)	€ 350,00
Reservewiel ontbreekt	Maakt geen deel uit van originele levering	€ 0,00
	Totaal waardevermindering	<b>€ 18.498,00</b>
	BPM waardevermindering (72%)	<b>€ 13.318,56</b>

### Conclusie:

Berekende waardevermindering (€13.318,56) is **groter** dan de maximale BPM waardevermindering (€12.750,00).

Waardevermindering = **Maximale** waardevermindering (€12.750,00)

Taxatiewaarde (BPM grondslag): € 25.500,00 - €12.750,00 = €12.750,00

### Voorbeeld 3:

Voertuig C heeft een afgelezen kilometrage van 15.721 mijl (= 25.299 KM).

Het aantal maanden tussen de "Datum Eerste Toelating" en de "Afschrijvingsdatum" voor voertuig C is 40.

Voertuig C wordt op basis van de standaardkenmerken vergeleken met de voertuigen in de koerslijsten en er wordt vastgesteld dat er een referentievoertuig (zie begrip lijst-handelswaarde) bestaat waarvoor een lijst-handelswaarde van **€ 8.000,00** opgegeven wordt.

Volgens de in dit document beschreven methodiek wordt het volgende vastgesteld:

Maximale BPM waardevermindering 50% x **€ 8.000,00** : **€ 4.000,00**

Vaststellingen	Inbreng in zake waardevermindering	Bedrag
Voorruit 2 norm acceptabele pitjes	3 > N (2,93) ⇒ acceptabel	€ 0,00
10x norm acceptabele steenslag beschadiging motorkap	10 > N (11,72) ⇒ acceptabel	€ 0,00
3 x norm acceptabele krassen in de linker voordeur	3 > N (2,93) ⇒ acceptabel	€ 0,00
Reservewiel ontbreekt	Maakt deel uit van originele levering	€ 350,00
Sealed beams	Verlichting aanwezig, alleen afwijkend	€ 0,00
	Totaal waardevermindering	<b>€ 350,00</b>
	BPM waardevermindering (72%)	<b>€ 252,00</b>

### Conclusie:

Berekende waardevermindering (**€ 252,00**) is kleiner dan de maximale BPM waardevermindering (**€ 4.000,00**).

Waardevermindering = Berekende waardevermindering (**€ 252,00**)

Taxatiewaarde (BPM grondslag): **€ 8.000,00 - € 252,00 = € 7.748,00**

#### **Voorbeeld 4:**

Voertuig D heeft een afgelezen kilometrage van 7.299 KM.

Het aantal maanden tussen de “Datum Eerste Toelating” en de “Afschrijvingsdatum” voor voertuig D is 12.

Voertuig D wordt op basis van de standaardkenmerken vergeleken met de voertuigen in de koerslijsten en er wordt vastgesteld dat er GEEN referentievoertuig (zie ook begrip: lijst-handelswaarde) bestaat.

#### **Conclusie:**

Indien er voor voertuig D gebruik gemaakt wenst te worden van de waardevermindering parallelimport met taxatieaangifte zal voertuig D individueel beoordeeld moeten worden.

Omdat er geen Lijst-handelswaarde voor dit voertuig bestaat kan er ook niet op in mindering gebracht worden.

De taxatie zal op basis van de actuele conditie van het voertuig door een onafhankelijke, erkende, taxateur gedaan, dan wel gecontroleerd/bevestigd moeten worden.

## Vergelijkingsmateriaal.

Ter ondersteuning van de uitvoering van deze richtlijn, hiernavolgend een aantal representatieve voorbeelden van Norm acceptabele beschadigingen, welke dus **niet** in aanmerking komen voor de berekening van de waardevermindering.

Let wel, dit zijn geen absolute voorbeelden en dienen slechts ter ondersteuning. Bij de uiteindelijke beoordeling is het van belang dat de aangetoonde schade aansluit bij de omschreven richtlijn.

### Paneel oppervlakken

#### Krassen









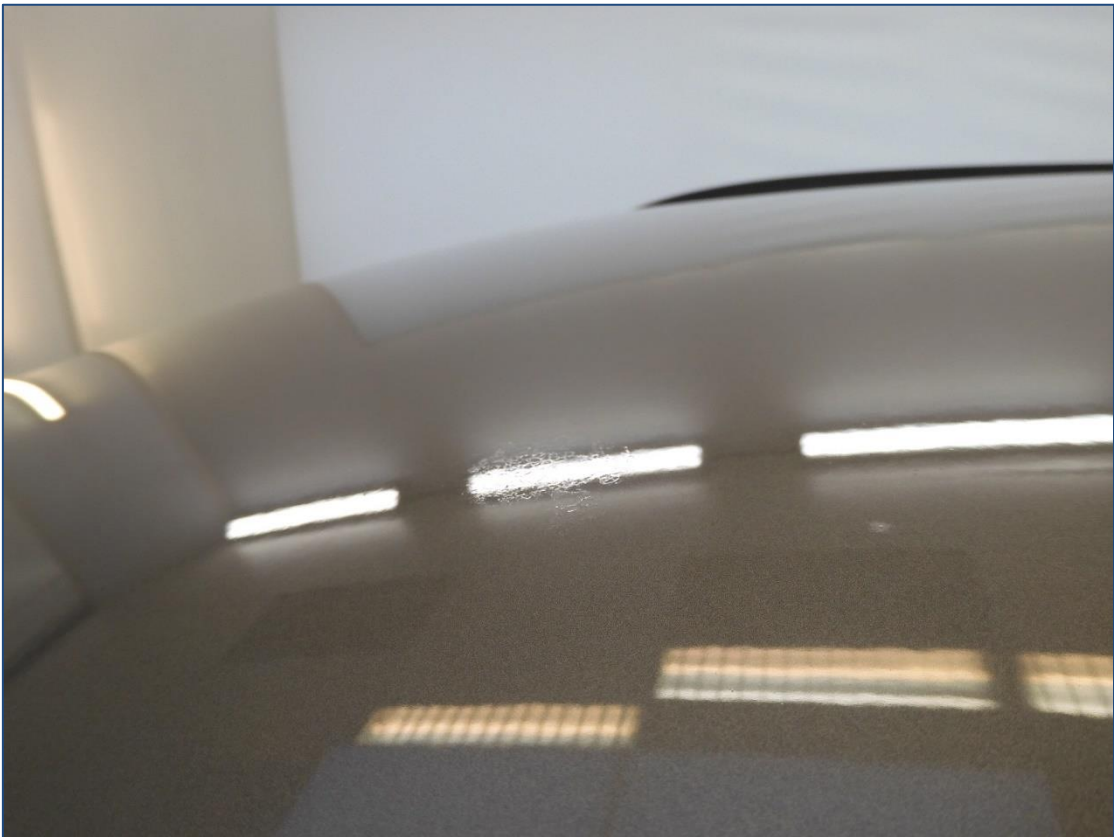


Deuken





Inwerking vogeluitwerpselen



## Steenslag



## Velgen / wioldoppen / banden

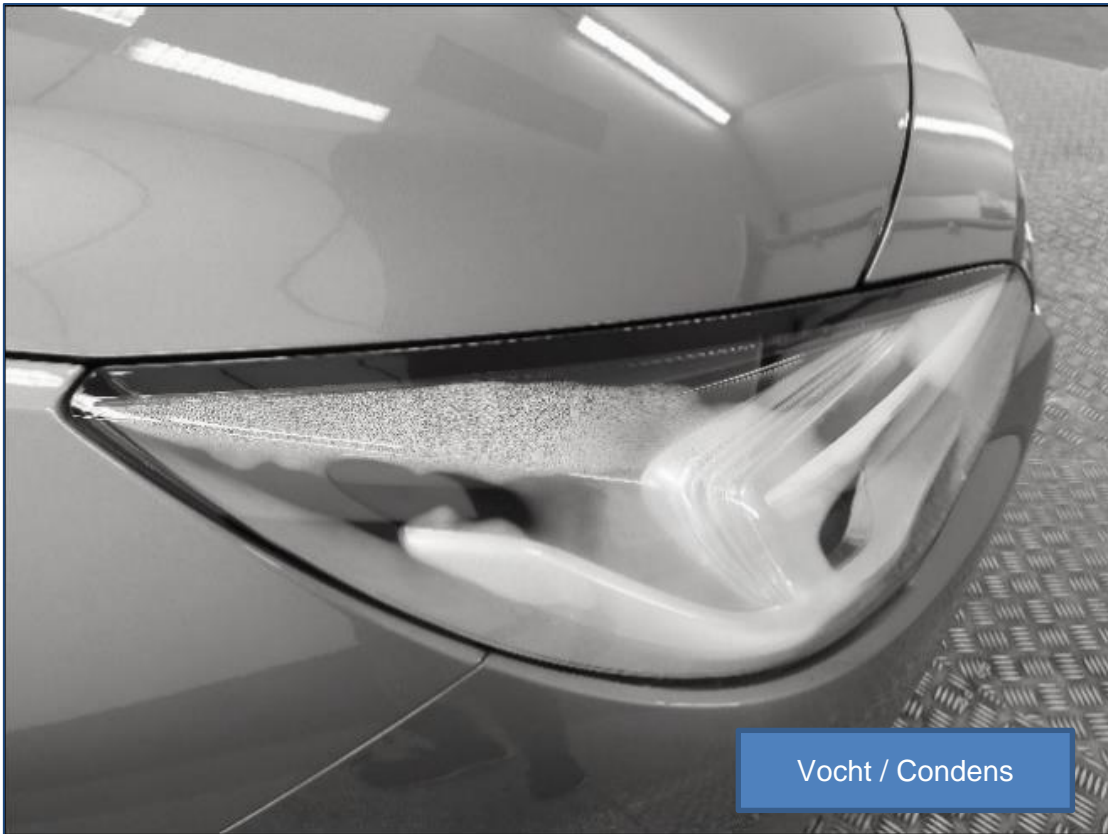




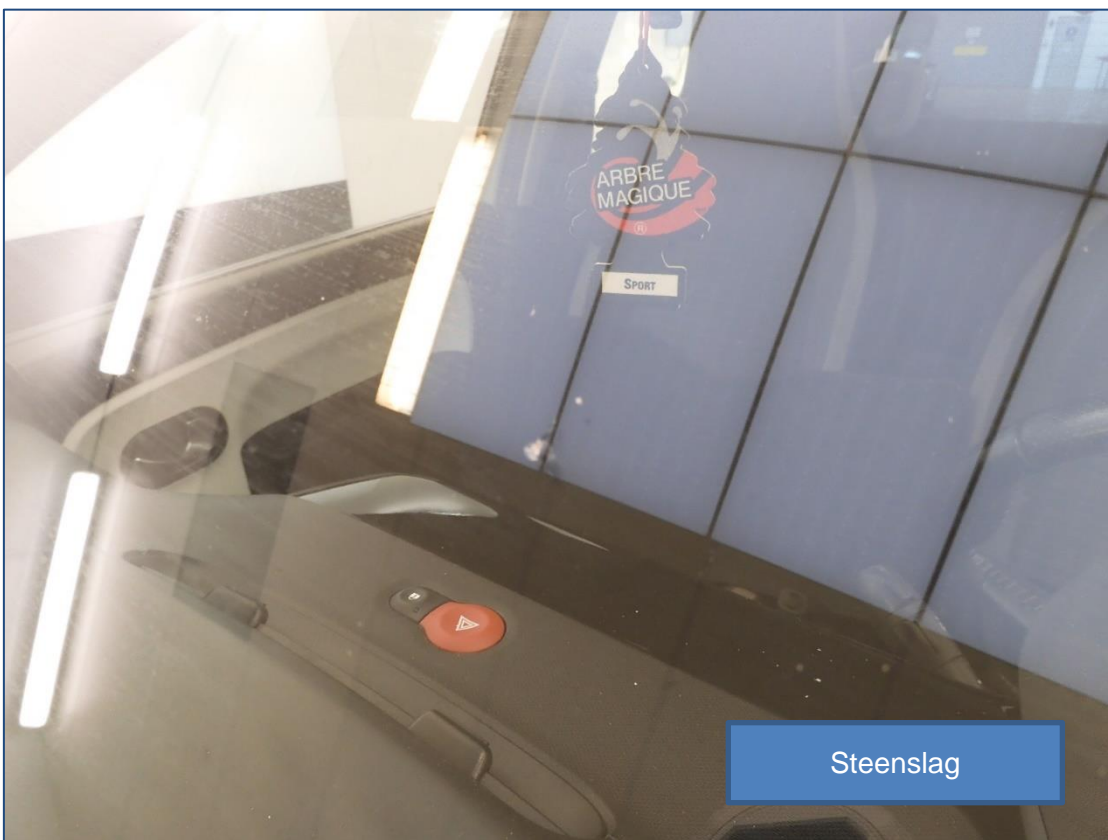
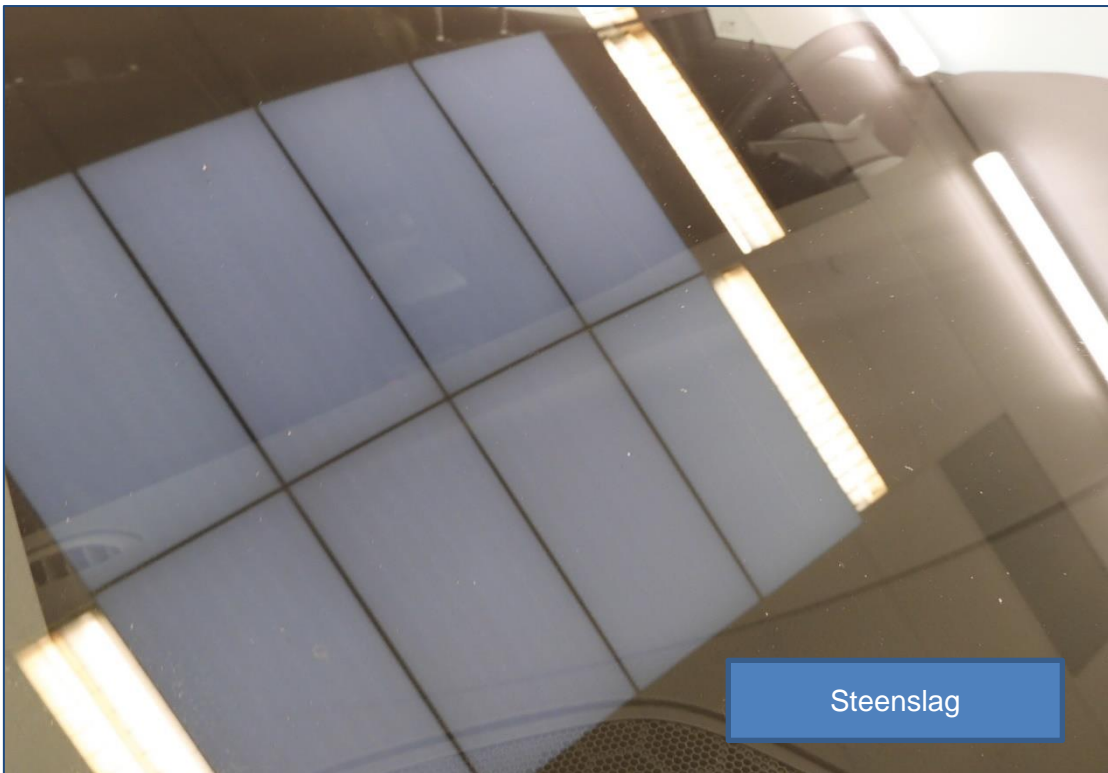




## Koplampen



## Ruiten



## Interieur







# Onderhoud



## Vereenvoudigde toepassing, forfaitaire methode.

Indien er sprake is van alleen cosmetische schade of indien de aangever op basis van een kosten baten analyse besluit verdere afwijkingen niet in de aangifte mee op te nemen, kan er gebruik worden gemaakt van de “vereenvoudigde toepassing” van de taxatiewaardebepaling methode, welke is gebaseerd op forfaitaire waarde verminderende bedragen in geval van schade.

De vereenvoudigde toepassing is als zelfstandige instructie beschreven en kunnen / mogen worden toegepast zonder dat er kennis genomen hoeft te worden van, dan wel dat er rekening gehouden dient te worden met, iets dat in de rest van dit document beschreven is.

De vereenvoudigde mag op basis van vrijwilligheid en op zichzelf staand worden toegepast. Dat wil zeggen dat de vereenvoudigde toepassing, of delen daarvan, niet kan en niet mag worden toegepast in combinatie met, of als aanvulling op, enige andere methode.

Aan de vereenvoudigde toepassingen kunnen en mogen geen rechten ontleend worden ten opzichte van enige andere methode.



## Vereenvoudigde toepassing

### Voorwaarden:

- Het voertuig moet voldoen aan alle voorwaarden van de wet- en regelgeving voor het gebruik op de openbare weg.
- Als basis, hierna te noemen, “Lijst-handelswaarde”, geldt de waarde die voor een “referentievoertuig” in de toegelaten koerslijsten als standaardwaarde wordt weergegeven (zie ook begrip: lijst-handelswaarde).
- De aanvraagwaarde voor BPM aangifte is **minimaal** 50% van de Lijst-handelswaarde.

### Begrippen:

Lijst-handelswaarde	: De waarde die voor een referentievoertuig <sup>(1)</sup> in de beschikbare koerslijsten, als standaardwaarde <sup>(2)</sup> wordt weergegeven.  <small>(1) Het best vergelijkbare voertuig zoals dit origineel op de Nederlandse markt gebracht is, waarbij de eventuele afwijking beperkt moet zijn tot minimale verschillen in de uitvoering. (2) Sommige koerslijsten voorzien in de mogelijkheid om extra verfijning aan te brengen met betrekking tot de actuele status van het voertuig, maar om “dubbeltelling” te voorkomen, mogen deze verfijningen niet toegepast zijn / worden.</small>
Carrosseriedeel	: Onderdeel of groep van onderdelen welke vorm geven aan het direct zichtbare exterieur van het voertuig.  <small>Voorbeeld: Deur is een carrosseriedeel. De deurgreep van deze deur als zodanig niet (in dit kader), maar maakt wel onderdeel uit van het carrosseriedeel deur. Schade gevonden op de deurgreep mogen bij het aantal van de betreffende deur opgeteld worden.</small>
Kilometrage	: Het vanaf het instrumentarium (dashboard) afgelezen, dan wel vanuit het voertuig elektronisch (OBD) uitgelezen, aantal kilometer dat het voertuig heeft afgelegd. In het geval dit aantal in mijlen wordt aangegeven, moet dit getal door 0.6214 gedeeld worden om de kilometrage vast te stellen.
Leeftijd in maanden	: Het aantal hele maanden tussen de “Datum Eerste Toelating” (DET) en de “Afschrijvingsdatum” (Datum waarop het onderzoek door de Dienst Wegverkeer dat tot de inschrijving leidt is afgerond).

## Categorie:

Voor de bepaling van de van toepassing zijde normering, zijn er 3 categorieën gedefinieerd waarbij de 1<sup>e</sup> categorie de meeste recht op aftrek geeft en de 3<sup>e</sup> categorie de minste.

In welke categorie het aan te geven voertuig valt kan op basis van ofwel de leeftijd ofwel het kilometrage worden vastgesteld. In die gevallen waarbij de keuze tot een verschillende uitkomst leidt, mag de aangever zelf kiezen volgens welke categorie het voertuig aangegeven wordt:

- Voertuig categorie 1: Leeftijd 0 ~ 3 jaar of Kilometrage 0 ~ 40.000 km
- Voertuig categorie 2: Leeftijd 3 ~ 5 jaar of Kilometrage 40.000 ~ 70.000 km
- Voertuig categorie 3: Leeftijd 5 jaar en ouder of Kilometrage 70.000 km en meer

## Forfaitaire korting bedragen:

Op de Lijst-handelswaarde mogen **alleen** de volgende forfaitaire bedragen in mindering gebracht worden (genoemde bedragen zijn **inclusief** BTW):

- **€ 425,- per verticaal carrosseriedeel**, niet zijnde een bumper, stootstrip, spiegel, grille, glasdeel of verlichting waarop tenminste aanwezig zijn:
  - Voertuig categorie 1:
    - 2 deuken met een diameter groter dan 2,5 cm, **of**
    - 2 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter, **of**
    - 8 x steenslag beschadiging met een diameter van meer dan 0,5 cm.
  - Voertuig categorie 2:
    - 3 deuken met een diameter groter dan 2,5 cm, **of**
    - 3 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter, **of**
    - 12 x steenslag beschadiging met een diameter van meer dan 0,5 cm.
  - Voertuig categorie 3:
    - 4 deuken met een diameter groter dan 2,5 cm, **of**
    - 4 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter, **of**
    - 16 x steenslag beschadiging met een diameter van meer dan 0,5 cm.
- **€ 550,- per horizontaal carrosseriedeel**, bumper, stootstrip, spiegel, grille, glasdeel of verlichting waarop tenminste aanwezig zijn:
  - Voertuig categorie 1:
    - 1 deuk met een diameter groter dan 2,5 cm, **of**
    - 1 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter, **of**
    - 8 x steenslag beschadiging met een diameter van meer dan 0,5 cm.
  - Voertuig categorie 2:
    - 2 deuken met een diameter groter dan 2,5 cm, **of**
    - 2 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter, **of**
    - 12 x steenslag beschadiging met een diameter van meer dan 0,5 cm.

- Voertuig categorie 3:
  - 3 deuken met een diameter groter dan 2,5 cm, **of**
  - 3 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter, **of**
  - 16 x steenslag beschadiging met een diameter van meer dan 0,5 cm.
  
- **€ 425,- per bumper** waarbij minimaal:
  - Voertuig categorie 1:
    - In geval van een gespoten deel: De lak over een verzamelde lengte van meer dan 2 cm verdwenen is.
    - In geval van een niet gespoten deel: Het basis materiaal over een verzamelde lengte van meer dan 2 cm in enige mate verdwenen is.
  - Voertuig categorie 2:
    - In geval van een gespoten deel: De lak over een verzamelde lengte van meer dan 3 cm verdwenen is.
    - In geval van een niet gespoten deel: Het basis materiaal over een verzamelde lengte van meer dan 3 cm in enige mate verdwenen is.
  - Voertuig categorie 3:
    - In geval van een gespoten deel: De lak over een verzamelde lengte van meer dan 4 cm verdwenen is.
    - In geval van een niet gespoten deel: Het basis materiaal over een verzamelde lengte van meer dan 4 cm in enige mate verdwenen is.
  
- **€ 60,00 per stootstrip, grille of spiegel** waarbij minimaal:
  - Alle leeftijden / kilometrages:
    - In geval van een gespoten deel: De lak over een lengte van meer dan 1 cm verdwenen is.
    - In geval van een niet gespoten deel: Het basis materiaal over een lengte van meer dan 1 cm in enige mate verdwenen is.
  
- **€ 60,00 per glasdeel of verlichting** waarbij minimaal:
  - Voertuig categorie 1:
    - 1 Breuk
    - 2 inslagen met een diameter van meer dan 0,5 cm.
    - 2 krassen met lengte van meer dan 1 cm.
  - Voertuig categorie 2:
    - 1 Breuk met een minimale lengte van 2 cm.
    - 3 inslagen met een diameter van meer dan 0,5 cm.
    - 2 krassen met lengte van meer dan 1 cm.
  - Voertuig categorie 3:
    - 1 Breuk met een minimale lengte van 3 cm.
    - 3 inslagen met een diameter van meer dan 0,5 cm.
    - 3 krassen met lengte van meer dan 1 cm.

## Combinaties van schade per carrossieredeel

In geval van een combinatie van beschreven schade typen per deel, mag het secundaire type eenmalig bij het primaire type worden opgeteld. Hierbij is er een vrije keuze welk type als primair of als secundair gekozen wordt.

Voorbeeld: Voertuig A van 4 jaar oud met een kilometrage van 62.000 km, heeft op een deur:

- 2 deuken met een niet uit te poetsen lakbeschadiging
- 1 niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 3 centimeter.

Op basis van de individuele schade typen, komt dit deel niet in aanmerking voor een forfaitaire vergoeding. Echter er zijn 2 extra mogelijkheden:

Als de deuken als primaire schade gekozen worden mag de secundaire schade, de niet uit te poetsen lakbeschadiging, 1x als primaire schade worden meegeteld. Hiermee komt het aantal deuken op 3 en is er wel sprake van het halen van de minimum eis voor een forfaitaire korting.

N.B. Primair en secundair omwisselen mag ook, maar dat zou in dit geval betekenen dat er 1 extra niet uit te poetsen lakbeschadiging van meer dan 2,5 centimeter geteld mag worden, waarmee het aantal op 2 komt wat nog steeds onvoldoende is voor het halen van de minimale eis.

## Wijze van onderbouwing / aanlevering:

- Onderbouwing gekozen Voertuig categorie.
- Lijst-handelswaarde: uitdraai of schermafdruk waarin de volgende zaken duidelijk zichtbaar / herkenbaar zijn:
  1. Naam / bron calculatie provider
  2. Gekozen referentie voertuig
  3. Gegeneerde waarde
- Kopie van het document van originele inschrijving.
- Delen waarop het forfait wordt toegepast: Duidelijke foto's volgens de volgende hiërarchie:
  1. Overzicht foto's voertuig (4 hoeken) – 1 x per auto
  2. Foto ingeslagen VIN – 1 x per auto
  3. Foto KM stand - 1 x per auto
  4. Overzicht foto deel met duidelijke aanduiding schade locaties (bijv. met afplaktape) – 1 x per opgevoerd carrossieredeel
  5. Detail foto -- 1 x per opgevoerde schade met afmeting referentie (bijv. liniaal).
- Berekening: Toegepaste bedragen moet volgens de onderstaande matrix aangeleverd worden:
  - Bedrag (a): Lijst-handelswaarde (zie definities)
  - Bedrag (b): Voor het benoemde deel van toepassing zijnde forfaitaire korting bedrag zoals beschreven in de paragraaf "Forfaitaire korting bedragen"

- Bedrag (c): Het totaal (de som) van alle bedragen zoals beschreven bij "Bedrag (b)"
- Bedrag (d): Bedrag (a) verminderd met bedrag (c)
- Bedrag (e): Als bedrag (d) groter is dan 50% van bedrag (a), dan bedrag (d) anders 50% van bedrag (a)

	Beschrijving korting deel	Toegepaste forfaitaire korting	Totaal bedragen
Lijst-handelswaarde:			€ ###.###,## (a)
Forfaitaire aftrek	Deel 1	€ ###,## (b)	
	Deel 2	€ ###,## (b)	
	....	....	
	Deel N	€ ###,## (b)	
Totaal forfaitaire aftrek			€ ##.###,## (c)
Rekenwaarde voor aangifte BPM			€ ###.###,## (d)
Aangiftewaarde voor BPM			€ ###.###,## (e)

## Vrijwaringsclausule.

Alhoewel, alle voorzichtigheid is betracht om de principes van de verschillende methoden in de basis gelijkloidend te laten zijn, kan het voorkomen dat een directe vergelijking tussen de verschillende methoden tot een onverwachte uitkomst leidt. Dit is inherent aan gekozen mate van verregaande vereenvoudiging voor de “vereenvoudigde toepassing” methoden en hier kunnen geen rechten aan ontleend worden.

Aanvrager is vrij om de best passende methode te kiezen. Met de keuze voor een specifieke methode vrijwaart de aanvrager de opsteller, alsmede de uitgever, van de gekozen methode voor de eventuele gevolgen van de toepassing daarvan.