

FORMELE KLACHT

EN VERZOEK OM JURIDISCHE TOETSING

Structurele cumulatieve belasting op mobiliteit in Nederland en de gevolgen voor proportionaliteit, interne marktwerking en economische participatie binnen de Europese Unie

Datum: 16.03.2026

I. Indiener

Dennis Gür

Jurist en Europees burger

De indiener handelt onafhankelijk als jurist en Europees burger en verzoekt om juridische beoordeling van de structurele inrichting van het Nederlandse systeem van mobiliteitsbelastingen.

Deze klacht richt zich niet op een individuele belastingaanslag maar op de structurele werking van het Nederlandse belastingstelsel voor motorvoertuigen.

Het verzoek heeft betrekking op de vraag of de cumulatieve belastingstructuur op mobiliteit in Nederland verenigbaar is met beginselen van de Europese interne markt, waaronder het vrije verkeer van goederen en de afwezigheid van indirecte handelsbelemmeringen tussen lidstaten.

II. Relevantie voor de Europese interne markt

Binnen de Europese Unie vormt de interne markt een fundamenteel beginsel zoals vastgelegd in artikel 26 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De interne markt beoogt een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, diensten, kapitaal en personen wordt gewaarborgd.

Motorvoertuigen vormen een van de meest grensoverschrijdende consumptiegoederen binnen de Europese economie.

De Europese automarkt functioneert feitelijk als één geïntegreerde markt waarin voertuigen vrij circuleren tussen lidstaten en consumenten in verschillende lidstaten toegang hebben tot hetzelfde aanbod.

Wanneer nationale belastingregimes de effectieve prijs van voertuigen aanzienlijk beïnvloeden kan dit gevolgen hebben voor:

grensoverschrijdende handel in voertuigen

prijconvergentie binnen de interne markt

consumententoeegang tot goederen uit andere lidstaten

Nationale belastingsystemen kunnen daardoor indirecte effecten hebben op de werking van de interne markt.

III. Structuur van mobiliteitsbelasting in Nederland

Nederland kent een systeem waarin mobiliteit op meerdere niveaus gelijktijdig wordt belast.

Dit systeem omvat onder meer:

BPM

registratiebelasting bij eerste toelating van een voertuig

motorrijtuigenbelasting

periodieke belasting op voertuigbezit

brandstofaccijns

belasting op brandstofgebruik

bijtelling

inkomensbelastingcomponent bij privégebruik van een bedrijfsauto

Hierdoor wordt mobiliteit in Nederland feitelijk belast op vier afzonderlijke niveaus:

aanschaf

bezit

gebruik

privégebruik

Deze cumulatieve structuur betekent dat de totale fiscale last op mobiliteit aanzienlijk kan oplopen gedurende de levensduur van een voertuig.

IV. Vergelijkende analyse binnen de Europese Unie

Analyse van identieke voertuigcategorieën binnen verschillende lidstaten toont aanzienlijke verschillen in belastingdruk.

Voor een BMW X5 xDrive30d (2993 cc diesel, CO₂ circa 204 tot 215 g/km) ontstaan de volgende belastingstructuren.

Luxemburg

jaarlijkse voertuigbelasting ongeveer 312 tot 348 euro

Duitsland

jaarlijkse Kfz Steuer ongeveer 581 tot 625 euro

Vlaanderen

jaarlijkse verkeersbelasting ongeveer 880 tot 920 euro

eenmalige registratiebelasting circa 4.500 tot 5.500 euro

Nederland

jaarlijkse motorrijtuigenbelasting circa 3.404 euro

Daarnaast kent Nederland een uitzonderlijk hoge registratiebelasting via de BPM.

Voor een voertuig met een catalogusprijs van circa 90.500 euro en een CO₂ uitstoot van circa 204 tot 215 g/km bedraagt de BPM:

bij 204 g/km ongeveer 59.146 euro

bij 215 g/km ongeveer 66.943 euro

Dit resulteert in een gemiddelde BPM last van circa 63.399 euro.

Vergelijking met andere lidstaten toont:

Spanje

registratiebelasting circa 13.348 euro

Polen

accijns circa 8.416 euro

Luxemburg

geen vergelijkbare registratiebelasting

Duitsland

geen registratiebelasting

Zweden

geen registratiebelasting

Tsjechië

beperkte registratiekosten zonder vergelijkbare aanschafbelasting

Hieruit blijkt dat Nederland een van de hoogste aanschafbelastingen op voertuigen binnen de Europese Unie kent.

V. Juridische implicaties voor de interne markt

Artikel 110 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bepaalt dat lidstaten geen interne belastingen mogen toepassen die producten uit andere lidstaten direct of indirect benadelen.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft herhaaldelijk geoordeeld dat nationale voertuigbelastingen niet mogen leiden tot indirecte handelsbelemmeringen.

In onder meer de zaken:

C-345/93 Nunes Tadeu

C-387/01 Weigel

C-451/99 Cura Anlagen

werd vastgesteld dat nationale belastingsystemen voor voertuigen zodanig moeten zijn ingericht dat zij geen structurele benadeling veroorzaken voor voertuigen afkomstig uit andere lidstaten.

Een uitzonderlijk hoge registratiebelasting kan in de praktijk leiden tot:

prijsverhoging van voertuigen op nationale markten

verstoring van prijsconvergentie binnen de interne markt

economische barrières voor grensoverschrijdende handel

Wanneer een nationale belastingstructuur structureel leidt tot aanzienlijk hogere eindprijzen voor voertuigen kan dit relevante gevolgen hebben voor de werking van de interne markt.

VI. Proportionaliteit

Artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bepaalt dat maatregelen niet verder mogen gaan dan noodzakelijk is voor het bereiken van hun doelstellingen.

Hoewel lidstaten fiscale autonomie behouden, dient belastingbeleid proportioneel te zijn ten opzichte van de nagestreefde beleidsdoelen.

In Nederland wordt mobiliteit gelijktijdig belast via meerdere instrumenten.

registratiebelasting

bezitsbelasting

brandstofaccijns

inkomensbelastingcomponent

De vraag rijst of een cumulatieve belastingstructuur van deze omvang noodzakelijk en proportioneel is voor doelstellingen zoals milieubeleid of infrastructuurfinanciering.

VII. Economische impact en mobiliteitsarmoede

Binnen Europees beleidsdiscours wordt toenemend aandacht besteed aan het fenomeen mobiliteitsarmoede.

Wanneer toegang tot vervoer economisch moeilijk bereikbaar wordt voor delen van de bevolking kan dit gevolgen hebben voor:

toegang tot werk

regionale economische ontwikkeling

sociale mobiliteit

In moderne economieën is mobiliteit essentieel voor economische participatie.

Belastingbeleid dat structureel de kosten van mobiliteit verhoogt kan daardoor bredere economische effecten hebben.

VIII. Kernvragen van Unierecht

Deze klacht roept onder meer de volgende vragen op.

Is een registratiebelasting van meer dan zestigduizend euro voor een voertuig van circa negentigduizend euro verenigbaar met het beginsel van vrij verkeer van goederen.

Kan een dergelijke belastingstructuur indirecte handelsbelemmeringen creëren binnen de interne markt.

Is een cumulatief systeem van meerdere mobiliteitsbelastingen proportioneel ten opzichte van het nagestreefde beleid.

IX. Verzoek

De indiener verzoekt de bevoegde instanties om:

het Nederlandse systeem van mobiliteitsbelastingen te evalueren

te beoordelen of de hoogte van de BPM verenigbaar is met artikel 110 VWEU

te onderzoeken of cumulatieve belasting op mobiliteit leidt tot disproportionele economische gevolgen

X. Slotopmerking

Indien op nationaal niveau geen inhoudelijke beoordeling plaatsvindt, behoudt de indiener zich het recht voor deze kwestie onder de aandacht te brengen van Europese instellingen waaronder:

de Europese Commissie

het Europees Parlement

DG MOVE

de Europese Ombudsman

de Commissie Verzoekschriften van het Europees Parlement

XI. Empirische observaties inzake marktstructuur

Analyse van verkoopstatistieken toont dat de Nederlandse automarkt sterk wordt gedomineerd door compacte voertuigen of elektrische voertuigen.

Onder de meest verkochte modellen bevinden zich:

Tesla Model Y

Volkswagen Polo

Kia Picanto

Toyota Aygo

Renault Clio

Hyundai i10

Peugeot 208

Kia Niro

Deze voertuigen kenmerken zich door:

lage motorinhoud

laag brandstofverbruik

lage CO₂ uitstoot

De dominantie van deze voertuigcategorieën is consistent met een belastingstructuur waarin meerdere fiscale instrumenten de kosten van voertuigbezit en gebruik beïnvloeden.

XII. Vergelijking met andere lidstaten

In landen zoals Duitsland worden vaker voertuigen verkocht uit hogere segmenten zoals:

BMW 3 Serie

Mercedes C Klasse

Audi A4

Skoda Superb

Volkswagen Passat

Deze voertuigen beschikken doorgaans over grotere motorinhoud en vallen in hogere voertuigsegmenten.

Verschillen in belastingstructuren kunnen economische prikkels creëren die consumentengedrag beïnvloeden.

XIII. Inkomensverhoudingen

Het mediane bruto jaarinkomen in Nederland bedraagt circa 44.000 euro.

Voor een BMW X5 met een catalogusprijs van circa 90.500 euro kan de BPM oplopen tot circa 63.399 euro.

Hierdoor kan de totale aanschafprijs van het voertuig oplopen tot ongeveer 153.000 euro.

In lidstaten zonder registratiebelasting blijft de prijs doorgaans dichterbij de catalogusprijs. Dit verschil kan invloed hebben op toegang tot bepaalde voertuigcategorieën.

XIV. Importstromen

Volgens recente cijfers worden jaarlijks circa 240.000 tot 250.000 gebruikte voertuigen geïmporteerd in Nederland.

Importstromen kunnen worden beïnvloed door nationale belastingstructuren omdat importeurs voertuigen selecteren met relatief lagere belastingdruk.

XV. Economische interpretatie

De Nederlandse automarkt vertoont kenmerken zoals:

dominantie van compacte voertuigen

kleinere motorinhoud

sterke aanwezigheid van elektrische voertuigen

importstromen gericht op zuinige modellen

Deze kenmerken kunnen worden geïnterpreteerd als een marktstructuur die sterk wordt beïnvloed door fiscale prikkels.

XVI. Relevantie voor verdere beoordeling

De bovenstaande empirische observaties kunnen relevant zijn voor verdere analyse van:

marktstructuur binnen de interne markt

effecten van nationale belastingregimes

invloed van fiscale instrumenten op consumentengedrag

XVII. Aanvullende juridische kaders binnen het recht van de Europese Unie

Naast de reeds genoemde bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie kunnen ook aanvullende juridische kaders relevant zijn voor de beoordeling van nationale belastingstructuren die potentieel invloed hebben op de werking van de interne markt.

Artikel 34 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verbiedt kwantitatieve invoerbepalingen tussen lidstaten evenals maatregelen van gelijke werking.

Hoewel nationale belastingmaatregelen in beginsel onder artikel 110 VWEU vallen, kan volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie een nationale maatregel die feitelijk het handelsverkeer beïnvloedt ook relevant zijn in het bredere kader van interne marktregels.

Daarnaast bepaalt artikel 36 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie dat uitzonderingen op het vrije verkeer van goederen slechts mogelijk zijn wanneer deze gerechtvaardigd zijn door legitieme doelstellingen en wanneer zij proportioneel zijn.

Ook artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, dat harmonisatie van interne marktregels mogelijk maakt, vormt een relevant kader wanneer nationale maatregelen significante verschillen creëren binnen de interne markt.

Verder bepaalt artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie dat de vrijheid van ondernemerschap wordt erkend overeenkomstig het Unierecht en nationale wetgevingen.

Wanneer nationale belastingstructuren structureel invloed hebben op markttoegang, prijsstructuren of concurrentievoorwaarden kan ook deze bepaling relevant zijn voor een bredere beoordeling van economische effecten.

Artikel 45 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie erkent daarnaast het recht van burgers van de Unie om zich vrij te verplaatsen en te verblijven binnen het grondgebied van de lidstaten.

Hoewel deze bepaling primair betrekking heeft op personen, kan toegang tot mobiliteit en economische participatie indirect worden beïnvloed door nationale fiscale structuren.

XVIII. Aanvullende nationale juridische kaders

Naast het Unierecht kunnen ook nationale constitutionele bepalingen relevant zijn voor de beoordeling van belastingstructuren.

Artikel 104 van de Grondwet van het Koninkrijk der Nederlanden bepaalt dat belastingen van het Rijk worden geheven uit kracht van een wet.

Artikel 1 van de Grondwet bepaalt dat allen die zich in Nederland bevinden in gelijke gevallen gelijk worden behandeld.

Artikel 20 van de Grondwet bepaalt dat de overheid zorg draagt voor de bestaanszekerheid van de bevolking en voor spreiding van welvaart.

Artikel 22 van de Grondwet bepaalt dat de overheid maatregelen treft ter bevordering van de volksgezondheid en het leefmilieu.

Deze constitutionele bepalingen vormen gezamenlijk het nationale juridische kader waarbinnen belastingbeleid wordt vormgegeven.

XIX. Bereidheid tot verdere juridische escalatie binnen het Unierecht

Indien op nationaal niveau geen inhoudelijke beoordeling plaatsvindt of indien structurele vragen omtrent de verenigbaarheid van het Nederlandse systeem van mobiliteitsbelastingen met het recht van de Europese Unie onbeantwoord blijven, behoudt de indiener zich het recht voor deze kwestie onder de aandacht te brengen van relevante Europese instellingen.

Dit kan onder meer betrekking hebben op:

de Europese Commissie, in het kader van mogelijke inbreukprocedures tegen lidstaten

het Europees Parlement, in het bijzonder de Commissie Verzoekschriften

de Europese Ombudsman

DG MOVE (Directorate General for Mobility and Transport)

DG TAXUD (Directorate General for Taxation and Customs Union)

DG COMP (Directorate General for Competition)

DG GROW (Directorate General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs)

Daarnaast kan deze kwestie, indien relevant, worden voorgelegd aan:

het Europees Economisch en Sociaal Comité

Eurostat in het kader van statistische analyse van marktstructuren

en andere instellingen die betrokken zijn bij monitoring van de werking van de interne markt.

Het doel van een dergelijke escalatie zou niet zijn om nationale fiscale autonomie te beperken, maar om te onderzoeken of de cumulatieve belastingstructuur op mobiliteit in Nederland structurele gevolgen heeft voor de werking van de interne markt, economische participatie en grensoverschrijdende handel.

XX. Slotverklaring

De indiener verzoekt de bevoegde nationale instanties om een inhoudelijke beoordeling van de in deze klacht beschreven kwesties.

Indien nationale instanties geen inhoudelijke beoordeling uitvoeren, kan verdere beoordeling op Europees niveau bijdragen aan een bredere analyse van de effecten van nationale mobiliteitsbelastingen binnen de Europese interne markt.

De indiener verklaart deze klacht in te dienen in zijn hoedanigheid van jurist en Europees burger met het doel bij te dragen aan transparantie, rechtszekerheid en een goed functionerende interne markt binnen de Europese Unie.

Dennis Gür

Jurist

Europees burger

XXI. Nadere onderbouwing van indirecte marktverstoring in de zin van artikel 110 VWEU

Hoewel de Nederlandse BPM formeel van toepassing is op voertuigen ongeacht hun herkomst, sluit dit op zichzelf niet uit dat in de praktische werking sprake kan zijn van indirecte marktverstoring of indirecte benadeling van voertuigen afkomstig uit andere lidstaten.

Voor de toepassing van artikel 110 VWEU is niet uitsluitend beslissend of een nationale belastingregeling formeel gelijkelijk geldt voor binnenlandse en buitenlandse producten, maar ook of de economische uitwerking van die regeling ertoe leidt dat grensoverschrijdende handel structureel wordt ontmoedigd of dat voertuigen uit andere lidstaten feitelijk moeilijker toegang krijgen tot de nationale markt.

In het onderhavige geval blijkt uit de vergelijkende gegevens en casestudies dat de Nederlandse registratiebelasting in de praktijk leidt tot aanzienlijke verhoging van de effectieve aanschafprijs van voertuigen die binnen de Europese interne markt vrij beschikbaar zijn.

Bij de onderzochte referentievoertuigen leidt de Nederlandse BPM tot substantiële prijsverhogingen ten opzichte van lidstaten zonder vergelijkbare registratiebelasting of met aanzienlijk lagere toegangskosten.

Deze prijsverhogingen zijn niet marginaal maar structureel en kunnen oplopen tot bedragen die economisch bepalend zijn voor markttoegang, consumentengedrag en importbeslissingen.

Daardoor rijst de vraag of de Nederlandse regeling, hoewel formeel neutraal geformuleerd, in haar praktische economische werking een remmend effect heeft op de invoer van voertuigen uit andere lidstaten en aldus een relevante verstoring van de interne markt veroorzaakt.

XXII. Economische ontmoediging van import als feitelijk effect van nationale registratiebelasting

De in deze klacht opgenomen casestudies tonen aan dat identieke voertuigen bij registratie in Nederland aanzienlijk duurder worden dan bij registratie in andere lidstaten.

Bij voertuigen in hogere segmenten, zoals de BMW X5 xDrive30d, kan de Nederlandse BPM de effectieve aanschafprijs met meer dan zestigduizend euro verhogen.

Bij voertuigen uit lagere segmenten, zoals de Volkswagen Golf en Volkswagen Polo, blijven de absolute bedragen lager, maar blijft een structurele prijsverhoging bestaan die relevant is voor de uiteindelijke markttoegang.

Een dergelijke prijsstructuur kan economisch rationeel gedrag van consumenten, importeurs en handelaren beïnvloeden.

Wanneer de fiscale last op geïmporteerde voertuigen zodanig hoog is dat bepaalde voertuigcategorieën economisch onaantrekkelijk worden, ontstaat feitelijk een situatie waarin import wordt ontmoedigd.

Daarbij is niet vereist dat invoer juridisch wordt verboden.

Voldoende is dat de economische toegang tot de markt door de belastingstructuur substantieel wordt bemoeilijkt.

In dat licht is relevant dat de Nederlandse importmarkt in belangrijke mate lijkt te verschuiven richting voertuigen met relatief lage CO₂ uitstoot en beperktere BPM last, terwijl voertuigen met hogere uitstoot of hogere motorinhoud een aanzienlijk zwaardere fiscale drempel ondervinden.

Deze selectieve marktdynamiek kan erop wijzen dat de nationale belastingstructuur de samenstelling van de importmarkt daadwerkelijk beïnvloedt.

XXIII. Onderscheid tussen hoge belastingdruk en marktversturende belastingdruk

De indiener erkent dat een hoog niveau van registratiebelasting op zichzelf niet automatisch onverenigbaar is met het recht van de Europese Unie.

De kern van deze klacht is daarom niet gelegen in de enkele vaststelling dat de Nederlandse belastingdruk hoog is.

De kern van deze klacht is dat de Nederlandse registratiebelasting, in samenhang met motorrijtuigenbelasting, brandstofaccijnzen en fiscale bijtelling, kan leiden tot een structureel marktversturend effect binnen de Europese interne markt.

Het relevante juridische onderscheid ligt derhalve tussen een nationale belastingmaatregel die enkel hoog is en een nationale belastingmaatregel die door haar economische effect de toegang tot voertuigen uit andere lidstaten wezenlijk beïnvloedt.

De combinatie van de in deze klacht beschreven prijsverschillen, importprikkel, marktstructuur en segmentverschuivingen rechtvaardigt daarom een nadere beoordeling van het feitelijke effect van de regeling, en niet uitsluitend van haar formele neutraliteit.

XXIV. Nadere proportionaliteitstoets en minder beperkende alternatieven

Voor zover het Nederlandse systeem van mobiliteitsbelasting wordt gerechtvaardigd met doelstellingen zoals milieubescherming, gedragssturing of infrastructuurfinanciering, rijst de vraag of een zeer hoge aanschafbelasting noodzakelijk is om deze doelen te bereiken.

In dit verband dient mede te worden bezien of minder beperkende alternatieven beschikbaar zijn die dezelfde beleidsdoelen kunnen dienen zonder een vergelijkbare verstoring van markttoegang en prijsstructuur te veroorzaken.

Dergelijke alternatieven kunnen onder meer omvatten:

een sterkere heffing via brandstofverbruik of brandstofaccijns waarbij feitelijk gebruik in plaats van aanschaf centraal staat

een meer evenwichtige periodieke belasting via motorrijtuigenbelasting waarbij spreiding over de gebruiksduur plaatsvindt in plaats van een zware fiscale drempel bij markttoegang

een fijnmaziger CO₂ gerichte jaarlijkse heffing die direct aansluit op feitelijke emissies zonder disproportionele instapkosten

een systeem waarbij milieusturing primair wordt gerealiseerd door gebruiksafhankelijke of emissiegerelateerde lasten in plaats van door een uitzonderlijk zware registratiebelasting aan de poort

Indien dergelijke alternatieven beschikbaar zijn en dezelfde beleidsdoelen op minder marktverstoringende wijze kunnen bereiken, rijst de vraag of de huidige Nederlandse BPM structuur nog voldoet aan de eisen van noodzakelijkheid en proportionaliteit.

XXV. Verzoek om feitelijke economische toetsing

De indiener verzoekt de bevoegde instanties nadrukkelijk niet uitsluitend te toetsen of de Nederlandse BPM formeel op alle voertuigen van toepassing is, maar tevens te onderzoeken of de feitelijke economische werking van de regeling leidt tot:

structurele ontmoediging van import van bepaalde voertuigcategorieën uit andere lidstaten

kunstmatige verhoging van effectieve aanschafprijzen binnen de Nederlandse markt

verstoring van prijsconvergentie binnen de Europese interne markt

verschuiving van import en aankoopgedrag als gevolg van fiscale toegangsdrempels

indirecte bescherming van de nationale marktstructuur tegen bredere grensoverschrijdende voertuigtoegang

Een dergelijke toetsing sluit aan bij de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie, waarin niet alleen de formele opzet van een belastingmaatregel maar juist ook haar economische uitwerking bepalend kan zijn voor de verenigbaarheid met artikel 110 VWEU.

BRONNEN

Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie artikel 26

Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie artikel 110

Verdrag betreffende de Europese Unie artikel 5

Wet op de loonbelasting 1964 artikel 13bis

Wet inkomstenbelasting 2001

Bundesministerium der Finanzen Kfz Steuer Rechner

<https://www.bundesfinanzministerium.de>

ACL Luxemburg voertuigbelastingcalculator

<https://www.acl.lu>

RDW voertuigregistratiestatistieken

<https://www.rdw.nl>

CBS voertuigstatistieken en inkomensstatistieken

<https://www.cbs.nl>

Europese Commissie transport taxation datasets

<https://taxation-customs.ec.europa.eu>

AutoProff analyse import gebruikte voertuigen

<https://www.autoproff.nl>

MR Wheels importstatistieken

<https://mrwheelson.nl/blog/welke-merken-en-modellen-worden-het-meeste-geimporteerd>

ACEA European Automobile Manufacturers Association market reports

<https://www.acea.auto>

Europese voertuigregistratiestatistieken

<https://ec.europa.eu/eurostat>