

ANNEX I

Vergelijkende analyse van fiscale bijtelling voor bedrijfsauto's binnen de Europese Unie

Naast registratiebelasting, voertuigbelasting en brandstofaccijns kent Nederland een aanvullende fiscale component die de belastingdruk op mobiliteit aanzienlijk verhoogt.

Dit betreft de fiscale bijtelling voor privégebruik van een bedrijfsauto.

Volgens artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964 wordt het privégebruik van een ter beschikking gestelde auto belast via een forfaitaire bijtelling van doorgaans 22 procent van de cataloguswaarde per jaar.

Dit bedrag wordt vervolgens belast tegen het toepasselijke inkomstenbelastingtarief zoals vastgesteld in de Wet inkomstenbelasting 2001.

Voor analyse wordt het volgende referentievoertuig gebruikt:

BMW X5 xDrive30d

catalogusprijs circa € 90.500

diesel

CO₂ circa 204 tot 215 g/km

Nederland

Bijtelling 22 procent per jaar.

Berekening:

22 procent van € 90.500

≈ € 19.910 belastbaar voordeel per jaar.

Dit bedrag wordt vervolgens belast tegen het inkomstenbelastingtarief.

Hierdoor ontstaat een van de hoogste fiscale lasten voor bedrijfsauto's binnen de Europese Unie.

Vergelijking met andere lidstaten.

Duitsland

Systeem: 1 procent per maand van cataloguswaarde.

1 procent per maand

= 12 procent per jaar.

Voor hetzelfde voertuig:

≈ € 10.860 belastbaar voordeel per jaar.

Luxemburg

Systeem: 0,8 tot 1,8 procent per maand afhankelijk van CO₂ uitstoot.

Voor een diesel SUV doorgaans circa 1,5 procent per maand.

≈ € 16.290 belastbaar voordeel per jaar.

België

Formule gebaseerd op cataloguswaarde, CO₂ uitstoot en leeftijd.

Voor een vergelijkbare diesel SUV resulteert dit doorgaans in:

≈ € 6.000 tot € 7.000 belastbaar voordeel per jaar.

Polen

Forfait systeem.

Voor privégebruik van een bedrijfsauto boven 1600 cc:

ongeveer € 90 tot € 100 per maand.

≈ € 1.200 per jaar.

Tsjechië

1 procent per maand systeem.

≈ € 10.860 per jaar.

Slovakije

eveneens 1 procent per maand systeem.

≈ € 10.860 per jaar.

Hongarije

forfaitaire company-car belasting afhankelijk van motorvermogen.

Voor een zware SUV circa:

€ 1.200 tot € 2.000 per jaar.

Estland

fringe benefit systeem gebaseerd op motorvermogen.

Voor een voertuig vergelijkbaar met de BMW X5:

ongeveer € 1.500 tot € 2.500 per jaar.

Spanje

circa 20 procent van cataloguswaarde maar doorgaans beperkt tot het daadwerkelijke privégebruikdeel.

In de praktijk resulteert dit vaak in:

€ 8.000 tot € 12.000 belastbaar voordeel.

Zweden

förmånsbil systeem.

Voor een BMW X5 ligt de belastbare waarde doorgaans rond:

€ 7.000 tot € 10.000 per jaar.

Finland

tabelsysteem gebaseerd op nieuwwaarde.

Voor een voertuig rond € 90.000:

ongeveer € 8.000 tot € 11.000 per jaar.

Samenvattende vergelijking.

Nederland

≈ € 19.910 per jaar

Luxemburg

≈ € 16.000 per jaar

Duitsland

≈ € 10.860 per jaar

Tsjechië

≈ € 10.860 per jaar

Slovakije

≈ € 10.860 per jaar

Finland

≈ € 9.000 tot € 11.000 per jaar

Spanje

≈ € 8.000 tot € 12.000 per jaar

Zweden

≈ € 7.000 tot € 10.000 per jaar

België

≈ € 6.000 tot € 7.000 per jaar

Estland

≈ € 1.500 tot € 2.500 per jaar

Hongarije

≈ € 1.200 tot € 2.000 per jaar

Polen

≈ € 1.200 per jaar

Statistische conclusie.

Nederland belast privégebruik van een bedrijfsauto ongeveer twee tot vijftien keer zwaarder dan verschillende andere lidstaten van de Europese Unie.

Het Nederlandse systeem van 22 procent van cataloguswaarde per jaar behoort daardoor tot de strengste bijtellingssystemen binnen de Europese interne markt.

Bronnen

Wet op de loonbelasting 1964 artikel 13bis

Wet inkomstenbelasting 2001

Bundesministerium der Finanzen Kfz Steuerrechner

ACL Luxemburg voertuigbelastingcalculator

Europese Commissie transport taxation datasets

ationale belastingwetgeving van de genoemde lidstaten

Dennis Gür

Jurist gespecialiseerd in Europees recht

www.dennisgur.eu

ANNEX II

Relevante jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie inzake voertuigbelastingen en interne marktverstoring

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft in meerdere arresten vastgesteld dat nationale belastingregimes voor motorvoertuigen onder omstandigheden strijdig kunnen zijn met het recht van de Europese interne markt.

In het bijzonder zijn nationale voertuigbelastingen herhaaldelijk getoetst aan artikel 110 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Dit artikel bepaalt dat lidstaten geen interne belastingen mogen toepassen die producten uit andere lidstaten direct of indirect benadelen.

De rechtspraak van het Hof heeft daarbij belangrijke beginselen ontwikkeld met betrekking tot registratiebelastingen op voertuigen.

C-345/93

Nunes Tadeu tegen Portugal

In deze zaak oordeelde het Hof dat nationale registratiebelastingen niet zodanig mogen worden ingericht dat geïmporteerde tweedehands voertuigen zwaarder worden belast dan vergelijkbare voertuigen die reeds op de nationale markt aanwezig zijn.

Het Hof stelde dat lidstaten weliswaar belasting mogen heffen op voertuigen, maar dat de belasting niet mag leiden tot een structurele benadeling van voertuigen afkomstig uit andere lidstaten.

Een belastingregeling die de effectieve markttoegang van geïmporteerde voertuigen belemmert kan daarom in strijd zijn met artikel 110 VWEU.

C-387/01

Weigel tegen Oostenrijk

In deze zaak onderzocht het Hof een Oostenrijkse registratiebelasting op motorvoertuigen.

Het Hof stelde vast dat nationale belastingen op voertuigen moeten worden beoordeeld op hun daadwerkelijke economische effect.

Indien een belastingregeling ertoe leidt dat geïmporteerde voertuigen structureel hogere lasten dragen dan vergelijkbare nationale voertuigen kan sprake zijn van indirecte discriminatie.

Het Hof benadrukte dat artikel 110 VWEU niet alleen directe discriminatie verbiedt maar ook maatregelen die in hun praktische werking handelsverkeer tussen lidstaten kunnen verstoren.

C-451/99

Cura Anlagen

In deze zaak bevestigde het Hof dat lidstaten fiscale autonomie behouden bij het ontwerpen van belastingregimes.

Deze autonomie wordt echter begrensd door het recht van de Europese Unie.

Wanneer nationale maatregelen de werking van de interne markt beïnvloeden moeten zij worden getoetst aan de beginselen van non-discriminatie en proportionaliteit.

C-47/88

Commissie tegen Denemarken

Het Hof oordeelde dat zeer hoge registratiebelastingen op voertuigen op zichzelf niet verboden zijn.

Wel moet worden onderzocht of de belastingstructuur feitelijk leidt tot een structurele benadeling van voertuigen afkomstig uit andere lidstaten.

De beoordeling dient daarom niet alleen juridisch maar ook economisch plaats te vinden.

C-132/88

Commissie tegen Griekenland

In deze zaak stelde het Hof dat nationale belastingen die een zodanig hoog niveau bereiken dat zij de toegang van producten uit andere lidstaten aanzienlijk bemoeilijken onder omstandigheden strijdig kunnen zijn met artikel 110 VWEU.

Het Hof benadrukte dat belastingregimes die feitelijk de werking van de interne markt verstoren onderworpen zijn aan toetsing.

Relevantie voor nationale voertuigbelastingstructuren

Uit de bovenstaande rechtspraak volgen meerdere beginselen die relevant kunnen zijn voor de beoordeling van nationale belastingregimes voor motorvoertuigen.

Lidstaten behouden fiscale autonomie bij het ontwerpen van belastingstelsels.

Deze autonomie wordt echter begrensd door het recht van de Europese interne markt.

Registratiebelastingen op voertuigen mogen niet leiden tot indirecte discriminatie van voertuigen afkomstig uit andere lidstaten.

De beoordeling van nationale belastingstructuren dient niet alleen juridisch maar ook economisch plaats te vinden.

Wanneer een belastingstructuur in haar praktische werking leidt tot marktverstoring kan dit aanleiding geven tot toetsing binnen het kader van artikel 110 VWEU.

Bronnen jurisprudentie

Hof van Justitie van de Europese Unie

C-345/93 Nunes Tadeu

C-387/01 Weigel

C-451/99 Cura Anlagen

C-47/88 Commissie tegen Denemarken

C-132/88 Commissie tegen Griekenland

EUR-Lex database

<https://eur-lex.europa.eu>

Hof van Justitie van de Europese Unie arresten databank

<https://curia.europa.e>

ANNEX III

Economische dataset en vergelijkende analyse van voertuigbelastingstructuren binnen de Europese Unie

Ter verdere onderbouwing van de in deze klacht beschreven structurele effecten van mobiliteitsbelasting wordt hieronder een vergelijkende dataset opgenomen van meerdere voertuigcategorieën.

Het doel van deze dataset is het zichtbaar maken van verschillen in fiscale toegangskosten voor identieke voertuigcategorieën binnen verschillende lidstaten van de Europese Unie.

De analyse richt zich op vier referentievoertuigen uit verschillende marktsegmenten.

Referentievoertuigen

BMW X5 xDrive30d

2993 cc diesel

CO₂ uitstoot circa 186 tot 215 g/km

Volkswagen Golf VIII 2.0 TDI

1968 cc diesel

CO₂ uitstoot circa 114 tot 117 g/km

Volkswagen Golf VIII 1.5 TSI

1498 cc benzine

CO₂ uitstoot circa 123 tot 128 g/km

Volkswagen Polo 1.0 TSI

999 cc benzine

CO₂ uitstoot circa 110 tot 120 g/km

Deze voertuigen vertegenwoordigen verschillende marktsegmenten binnen de Europese automarkt:

grote SUV

middenklasse diesel

middenklasse benzine

compacte stadsauto

Hierdoor kan een brede vergelijking worden gemaakt tussen belastingstructuren.

I. Registratiebelasting en aanschafbelasting

Nederland kent een CO₂ gebaseerde registratiebelasting (BPM) die wordt geheven bij eerste toelating van een voertuig.

Op basis van de huidige BPM tariefstructuur resulteert dit voor de onderzochte voertuigen in de volgende indicatieve bedragen.

BMW X5 xDrive30d

circa €43.000 tot €63.000 BPM afhankelijk van CO₂ uitstoot.

Volkswagen Golf VIII 2.0 TDI

circa €9.600 tot €10.500 BPM inclusief dieseltoeslag.

Volkswagen Golf VIII 1.5 TSI

circa €6.300 tot €7.200 BPM.

Volkswagen Polo 1.0 TSI

circa €5.500 BPM.

Ter vergelijking met andere lidstaten:

Duitsland

geen registratiebelasting.

Luxemburg

registratiekosten circa €50.

Zweden

geen registratiebelasting bij aankoop.

Tsjechië

bepaalde registratiekosten zonder vergelijkbare aanschafbelasting.

Spanje

CO₂ gebaseerde registratiebelasting tussen 0 procent en 14,75 procent afhankelijk van uitstoot.

Voor voertuigen met lage CO₂ uitstoot zoals de Volkswagen Polo en Volkswagen Golf 2.0 TDI bedraagt de Spaanse registratiebelasting doorgaans 0 procent.

Hieruit blijkt dat Nederland binnen de Europese Unie een van de hoogste fiscale toegangskosten kent voor motorvoertuigen.

II. Jaarlijkse voertuigbelasting

Naast registratiebelasting bestaan aanzienlijke verschillen in jaarlijkse voertuigbelasting.

Duitsland

BMW X5 xDrive30d

circa €514 tot €625 per jaar.

Volkswagen Golf VIII 2.0 TDI

circa €228 tot €234 per jaar.

Volkswagen Golf VIII 1.5 TSI

circa €88 tot €99 per jaar.

Volkswagen Polo 1.0 TSI

circa €67 per jaar.

Luxemburg

BMW X5 xDrive30d

circa €251 tot €348 per jaar.

Volkswagen Golf VIII 2.0 TDI

circa €82 tot €84 per jaar.

Volkswagen Golf VIII 1.5 TSI

circa €66 tot €69 per jaar.

Volkswagen Polo 1.0 TSI

circa €57 per jaar.

Nederland

BMW X5 xDrive30d

circa €3.404 motorrijtuigenbelasting per jaar.

Voor kleinere voertuigen zoals Volkswagen Golf en Volkswagen Polo ligt de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting aanzienlijk lager, maar blijft deze structureel hoger dan in meerdere andere lidstaten.

III. Vergelijking van fiscale toegangskosten

Wanneer de registratiebelasting wordt gecombineerd met jaarlijkse belastingen ontstaat een duidelijk patroon.

Voor grote voertuigen zoals de BMW X5 kan de Nederlandse registratiebelasting alleen al oplopen tot meer dan €60.000.

In lidstaten zoals Duitsland en Luxemburg bestaat een dergelijke aanschafbelasting niet.

Hierdoor ontstaat een aanzienlijk verschil in effectieve toegangskosten tot dezelfde voertuigcategorie.

Voor kleinere voertuigen zoals de Volkswagen Polo blijft het absolute verschil kleiner, maar blijft het fiscale verschil structureel aanwezig.

Dit creëert een economische prikkel richting voertuigen met:

lagere motorinhoud

lagere CO₂ uitstoot

compactere voertuigsegmenten.

IV. Marktstructuur en fiscale prikkels

Analyse van voertuigregistraties binnen Nederland toont dat de nationale automarkt sterk wordt gedomineerd door compacte voertuigen en elektrische voertuigen.

Onder de meest verkochte modellen bevinden zich onder meer:

Tesla Model Y

Volkswagen Polo

Kia Picanto

Toyota Aygo

Renault Clio

Hyundai i10

Peugeot 208

Kia Niro

Deze voertuigen kenmerken zich door:

lage motorinhoud

lage CO₂ uitstoot

compacte voertuigsegmenten.

Vergelijking met andere lidstaten zoals Duitsland toont dat daar vaker voertuigen uit hogere segmenten worden verkocht, waaronder:

BMW 3 Serie

Mercedes C Klasse

Audi A4

Skoda Superb

Volkswagen Passat.

Hoewel meerdere factoren invloed hebben op consumentengedrag kan de structuur van mobiliteitsbelasting een belangrijke economische prikkel vormen.

Wanneer nationale belastingstructuren systematisch bepaalde voertuigcategorieën bevoordelen kan dit invloed hebben op de samenstelling van nationale automarkten.

V. Importstromen van voertuigen

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

De meest geïmporteerde merken omvatten onder meer:

Volkswagen

BMW

Mercedes

Audi

Opel

Peugeot

Citroën

Nissan

Suzuki.

Een aanzienlijk deel van deze voertuigen behoort tot compacte voertuigsegmenten met relatief lage CO₂ uitstoot.

Importeurs hebben economische prikkels om voertuigen te selecteren waarvan de Nederlandse BPM relatief beperkt blijft.

Hierdoor kan de structuur van registratiebelasting ook invloed hebben op importstromen van voertuigen binnen de Europese interne markt.

VI. Economische interpretatie

De bovenstaande dataset toont dat de Nederlandse mobiliteitsbelasting bestaat uit een combinatie van:

registratiebelasting

jaarlijkse voertuigbelasting

brandstofaccijnzen

inkomensbelastingcomponent via bijtelling.

Deze cumulatieve belastingstructuur kan leiden tot een aanzienlijk hogere totale belastingdruk op mobiliteit dan in meerdere andere lidstaten van de Europese Unie.

Wanneer nationale belastingstructuren structureel leiden tot hogere toegangskosten tot voertuigen kan dit relevant zijn voor de beoordeling van de werking van de interne markt.

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

Belastingdienst BPM tariefstructuur

<https://www.belastingdienst.nl>

Bundesministerium der Finanzen Kfz Steuer Rechner

<https://www.bundesfinanzministerium.de>

ACL Luxemburg voertuigbelastingcalculator

<https://www.acl.lu>

Agencia Tributaria Spanje registratiebelasting

<https://sede.agenciatributaria.gob.es>

Transportstyrelsen Zweden voertuigbelasting

<https://www.transportstyrelsen.se>

RDW voertuigregistratiestatistieken

<https://www.rdw.nl>

CBS inkomens- en voertuigstatistieken

<https://www.cbs.nl>

Auto Data technische voertuiginformatie

<https://www.auto-data.net>

ACEA European Automobile Manufacturers Association

<https://www.acea.auto>

ANNEX IV

Casestudy inzake prijsimpact van registratiebelasting op grensoverschrijdende voertuigimport binnen de Europese interne markt

Ter verdere illustratie van de economische effecten van nationale registratiebelastingen wordt hieronder een casestudy opgenomen van grensoverschrijdende voertuigimport binnen de Europese Unie.

De analyse richt zich op de prijsimpact van registratiebelasting bij import van voertuigen uit andere lidstaten naar Nederland.

Het doel van deze casestudy is het zichtbaar maken van de economische effecten van nationale belastingstructuren op grensoverschrijdende voertuighandel.

I. Casestudy 1

BMW X5 xDrive30d

Voertuiggegevens

BMW X5 xDrive30d

motorinhoud 2993 cc

diesel

CO₂ uitstoot circa 204 tot 215 g/km

Indicatieve marktprijs in Duitsland (nieuw)

circa € 90.500

Registratiekosten in Duitsland

geen registratiebelasting

administratieve registratiekosten circa € 30 tot € 50

Effectieve aanschafprijs Duitsland

circa € 90.500

Registratiebelasting Nederland (BPM)

bij 204 g/km circa € 59.146

bij 215 g/km circa € 66.943

Gemiddelde BPM

circa € 63.399

Effectieve aanschafprijs Nederland

circa € 153.899

Prijsverschil veroorzaakt door nationale registratiebelasting

circa € 63.399

Dit betekent dat dezelfde auto binnen de interne markt bij registratie in Nederland ongeveer zeventig procent duurder kan worden dan bij registratie in Duitsland.

II. Casestudy 2

Volkswagen Golf VIII 2.0 TDI

Voertuiggegevens

Volkswagen Golf VIII

2.0 TDI diesel

1968 cc

CO₂ uitstoot circa 114 tot 117 g/km

Indicatieve marktprijs Duitsland

circa € 38.000

Registratiebelasting Duitsland

geen registratiebelasting

Effectieve aanschafprijs Duitsland

circa € 38.000

Registratiebelasting Nederland

circa € 9.600 tot € 10.500 BPM inclusief dieseltoeslag

Effectieve aanschafprijs Nederland

circa € 47.600 tot € 48.500

Prijsverschil veroorzaakt door nationale registratiebelasting

circa € 10.000

III. Casestudy 3

Volkswagen Golf VIII 1.5 TSI

Voertuiggegevens

Volkswagen Golf VIII

1.5 TSI benzine

1498 cc

CO₂ uitstoot circa 123 tot 128 g/km

Indicatieve marktprijs Duitsland

circa € 35.000

Registratiebelasting Duitsland

geen registratiebelasting

Effectieve aanschafprijs Duitsland

circa € 35.000

Registratiebelasting Nederland

circa € 6.300 tot € 7.200 BPM

Effectieve aanschafprijs Nederland

circa € 41.300 tot € 42.200

Prijsverschil veroorzaakt door nationale registratiebelasting

circa € 6.500

IV. Casestudy 4

Volkswagen Polo 1.0 TSI

Voertuiggegevens

Volkswagen Polo

1.0 TSI benzine

999 cc

CO₂ uitstoot circa 110 tot 120 g/km

Indicatieve marktprijs Duitsland

circa € 24.000

Registratiebelasting Duitsland

geen registratiebelasting

Effectieve aanschafprijs Duitsland

circa € 24.000

Registratiebelasting Nederland

circa € 5.500 BPM

Effectieve aanschafprijs Nederland

circa € 29.500

Prijsverschil veroorzaakt door nationale registratiebelasting

circa € 5.500

V. Economische observaties

De bovenstaande casestudies tonen een consistent patroon.

Hoe hoger de CO₂ uitstoot en motorinhoud van een voertuig, hoe groter de fiscale impact van de Nederlandse registratiebelasting.

Bij voertuigen uit hogere segmenten zoals SUV's kan de nationale registratiebelasting leiden tot prijsverschillen van meer dan zestigduizend euro binnen de Europese interne markt.

Bij voertuigen uit lagere segmenten blijft het absolute verschil kleiner, maar blijft een structurele prijsverhoging bestaan.

Hierdoor ontstaat een economische prikkel richting:

voertuigen met lagere CO₂ uitstoot

voertuigen met kleinere motorinhoud

compacte voertuigsegmenten.

VI. Relevantie voor grensoverschrijdende handel

Motorvoertuigen behoren tot de meest grensoverschrijdend verhandelde consumptiegoederen binnen de Europese Unie.

Wanneer nationale belastingstructuren leiden tot aanzienlijke verschillen in effectieve aanschafprijzen kan dit gevolgen hebben voor:

grensoverschrijdende voertuighandel

prijsconvergentie binnen de interne markt

consumententoeegang tot goederen uit andere lidstaten.

Deze economische effecten kunnen relevant zijn voor verdere beoordeling van nationale belastingregimes binnen het kader van artikel 110 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Bronnen

Belastingdienst BPM tariefstructuur

<https://www.belastingdienst.nl>

Bundesministerium der Finanzen Kfz Steuer Rechner

<https://www.bundesfinanzministerium.de>

Auto Data technische voertuiginformatie

<https://www.auto-data.net>

RDW voertuigregistratiegegevens

<https://www.rdw.nl>

ACEA European Automobile Manufacturers Association

<https://www.acea.auto>

Europese voertuigstatistieken

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

Hof van Justitie van de Europese Unie rechtspraakdatabase

<https://curia.europa.eu>

ANNEX V

Economische dataset en empirische analyse van importstromen en marktstructuur binnen de Europese automarkt

Ter verdere onderbouwing van de economische effecten van nationale mobiliteitsbelastingen wordt in deze annex een aanvullende dataset opgenomen met betrekking tot voertuigimport, marktstructuur en voertuigsegmenten binnen de Europese interne markt.

Het doel van deze analyse is het identificeren van mogelijke economische patronen die kunnen wijzen op een structureel effect van nationale belastingregimes op consumentengedrag en grensoverschrijdende voertuighandel.

I. Importvolume van gebruikte voertuigen in Nederland

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

Deze voertuigen zijn grotendeels afkomstig uit andere lidstaten van de Europese Unie, waaronder met name:

Duitsland

België

Luxemburg

Frankrijk

De import van gebruikte voertuigen vormt daarmee een substantieel onderdeel van de Nederlandse automarkt.

II. Meest geïmporteerde automerken

Analyse van importstatistieken toont dat de volgende merken behoren tot de meest geïmporteerde voertuigen in Nederland:

Volkswagen

BMW

Mercedes-Benz

Audi

Opel

Peugeot

Citroën

Nissan

Suzuki

Hoewel deze lijst ook premiummerken bevat, blijkt uit nadere analyse dat een groot deel van de geïmporteerde voertuigen behoort tot relatief compacte voertuigsegmenten.

III. Dominante voertuigsegmenten bij import

De meeste geïmporteerde voertuigen vallen binnen de volgende voertuigsegmenten:

B segment

compacte stadsauto's

C segment

compacte middenklasse

Voorbeelden van veel geïmporteerde modellen zijn onder meer:

Volkswagen Golf

Ford Fiesta

Opel Corsa

Toyota Yaris

Kia Picanto

Deze voertuigen beschikken doorgaans over:

motorinhoud tussen circa 1.0 en 2.0 liter

relatief lage CO₂ uitstoot

relatief lage BPM belasting bij registratie in Nederland.

IV. Beperkte aanwezigheid van hogere voertuigsegmenten bij import

Voertuigen uit hogere segmenten met grotere motorinhoud en hogere CO₂ uitstoot worden relatief minder frequent geïmporteerd.

Dit betreft onder meer voertuigen zoals:

BMW X5

BMW 7 Serie

Mercedes S Klasse

Audi Q7

Range Rover

Voor dergelijke voertuigen kan de Nederlandse BPM belasting oplopen tot zeer aanzienlijke bedragen.

Hierdoor ontstaat een aanzienlijke economische drempel voor import van dergelijke voertuigcategorieën.

V. Economische prikkels voor importeurs en consumenten

De structuur van registratiebelasting kan een belangrijke rol spelen bij de selectie van voertuigen die worden geïmporteerd.

Importeurs en handelaren opereren binnen een economische context waarin de uiteindelijke verkoopprijs van een voertuig bepalend is voor markttoegang.

Wanneer een nationale belastingstructuur leidt tot aanzienlijk hogere kosten voor bepaalde voertuigcategorieën kan dit leiden tot rationele selectie van voertuigen met:

lagere CO₂ uitstoot

kleinere motorinhoud

lagere BPM belasting.

Hierdoor kan de samenstelling van de importmarkt verschuiven richting voertuigcategorieën met lagere fiscale lasten.

VI. Marktstructuur van de Nederlandse automarkt

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

Onder de meest verkochte modellen bevinden zich onder meer:

Tesla Model Y

Volkswagen Polo

Kia Picanto

Toyota Aygo

Renault Clio

Hyundai i10

Peugeot 208

Kia Niro

Deze voertuigen kenmerken zich door:

compacte voertuigsegmenten

lage motorinhoud

relatief lage CO₂ uitstoot.

VII. Vergelijking met andere Europese automarkten

Vergelijking met automarkten in andere lidstaten toont dat daar relatief vaker voertuigen uit hogere segmenten worden verkocht.

Voorbeelden hiervan zijn:

BMW 3 Serie

Mercedes C Klasse

Audi A4

Skoda Superb

Volkswagen Passat

Deze voertuigen beschikken doorgaans over grotere motorinhoud en hogere voertuigsegmenten dan de dominante voertuigcategorieën in Nederland.

Hoewel meerdere factoren invloed hebben op consumentengedrag kan de fiscale structuur van mobiliteit een belangrijke rol spelen bij de samenstelling van nationale automarkten.

VIII. Relevantie voor beoordeling van de interne markt

Wanneer nationale belastingstructuren systematisch invloed hebben op de samenstelling van voertuigimport en voertuigverkoop kan dit relevante gevolgen hebben voor:

prijsconvergentie binnen de Europese interne markt

consumententoeegang tot voertuigen uit andere lidstaten

grensoverschrijdende voertuighandel.

In dergelijke gevallen kan een nadere beoordeling van de economische effecten van nationale belastingregimes gerechtvaardigd zijn binnen het kader van artikel 110 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Bronnen

RDW voertuigregistratiegegevens

<https://www.rdw.nl>

CBS voertuigstatistieken

<https://www.cbs.nl>

ACEA European Automobile Manufacturers Association

<https://www.acea.auto>

Eurostat voertuigregistraties

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

AutoProff analyse import gebruikte voertuigen

<https://www.autoproff.nl>

MR Wheels importstatistieken

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

ANNEX VI

Vergelijkende analyse van koopkracht, wagenparkstructuur, CO₂ uitkomsten en fiscale sturing binnen geselecteerde Europese staten

Ter verdere onderbouwing van de in deze klacht beschreven mogelijke marktversturende effecten van nationale mobiliteitsbelastingen wordt in deze annex een vergelijkende analyse opgenomen van Nederland, Duitsland, Luxemburg, België, Oostenrijk en Zwitserland.

Het doel van deze analyse is niet het trekken van absolute causale conclusies, maar het identificeren van consistente economische en statistische patronen die relevant kunnen zijn voor de beoordeling van nationale belastingstructuren binnen de Europese interne markt.

De analyse richt zich in het bijzonder op vier factoren:

koopkracht

CO₂ uitkomsten van nieuwverkopen

motorinhoud, voertuigmassa en samenstelling van het wagenpark

richting en selectie van importstromen

I. Methodische uitgangspunten

Een volledig geharmoniseerde en gelijktijdig actuele dataset die voor alle onderzochte landen exact dezelfde variabelen bevat met betrekking tot motorinhoud, segmentverdeling, importprofiel, meest gereden modellen, brandstofmix en koopkracht, is in de praktijk niet beschikbaar.

Voor CO₂ van nieuwverkopen zijn met name EEA en ACEA relevant.

Voor koopkracht en wagenparkkenmerken zijn Eurostat datasets relevant binnen de Europese Unie.

Voor Zwitserland moet voor bepaalde economische indicatoren worden uitgeweken naar Zwitserse of internationale bronnen, waaronder Wereldbankgegevens.

De hier opgenomen analyse dient daarom te worden gelezen als een robuuste vergelijkende correlatieve analyse en niet als een volledig geharmoniseerde microdatastudie.

II. Koopkracht en algemene economische positie

De onderzochte landen behoren tot de economisch sterkere staten van Europa, maar vertonen onderlinge verschillen in koopkracht.

Binnen deze groep nemen Luxemburg en Zwitserland een uitzonderlijk hoge positie in.

Nederland bevindt zich economisch boven het Europese gemiddelde, maar onder Luxemburg en Zwitserland.

Duitsland, België en Oostenrijk liggen qua algemene welvaartspositie dicht bij elkaar.

Deze verschillen zijn relevant, omdat koopkracht een belangrijke achtergrondvariabele vormt bij de samenstelling van nationale wagenparken en de betaalbaarheid van voertuigcategorieën.

III. Gemiddelde CO₂ uitstoot van nieuwverkopen

De onderzochte landen vertonen aanzienlijke verschillen in de gemiddelde CO₂ uitstoot van nieuw geregistreerde personenauto's.

Nederland bevindt zich binnen deze vergelijking aan de lage zijde, met een aanzienlijk lagere gemiddelde CO₂ uitstoot van nieuwverkopen dan Duitsland, Oostenrijk, Luxemburg en Zwitserland.

België ligt eveneens lager dan Duitsland en Oostenrijk.

Dit patroon is economisch en juridisch relevant, omdat het wijst op een sterkere fiscale en regulatoire sturing richting voertuigen met lagere uitstoot.

Wanneer een lidstaat structureel aanzienlijk lagere CO₂ uitkomsten kent dan economisch vergelijkbare staten, kan dit erop wijzen dat de nationale fiscale architectuur een doorslaggevende rol speelt in consumentselectie, voertuigaanbod en marktstructuur.

IV. Motorinhoud, voertuigmassa en samenstelling van het wagenpark

Uit vergelijkende statistieken blijkt dat Nederland een relatief groot aandeel kent van kleinere benzinemotoren en lichtere voertuigen.

Luxemburg en Zwitserland bevinden zich aan de andere zijde van het spectrum met een groter aandeel voertuigen met hogere motorinhoud en zwaardere voertuigcategorieën.

Duitsland en Oostenrijk nemen een tussenpositie in.

Dit patroon is relevant voor de beoordeling van marktstructuur, omdat het aansluit bij de fiscale prikkels die in de onderzochte landen gelden.

Nederland belast aanschaf en gebruik van voertuigen op een wijze die economisch zwaardere en grotere voertuigen minder aantrekkelijk maakt.

Luxemburg en Zwitserland kennen daarentegen een wagenparkprofiel dat beter verenigbaar is met hogere koopkracht en een minder agressieve aanschafafstraffing van grotere motoren en zwaardere voertuigen.

V. Vlootleeftijd en vernieuwingsgraad

De onderzochte landen verschillen eveneens in de leeftijdsopbouw van het wagenpark.

Luxemburg kent een uitzonderlijk jonge vloot, hetgeen mede in verband kan worden gebracht met een hoog leaseaandeel en snelle vlootvernieuwing.

Nederland, België, Duitsland en Oostenrijk bevinden zich daaronder.

De leeftijd van het wagenpark is relevant omdat fiscale prikkels niet alleen de keuze van nieuwe voertuigen beïnvloeden, maar ook de snelheid waarmee bestaande voertuigen worden vervangen.

VI. Brandstofmix en richting van de markt

Binnen het bestaande wagenpark blijven benzine en diesel nog steeds een groot aandeel innemen.

Tegelijkertijd verschuiven nieuwe registraties duidelijk richting hybride en elektrische aandrijving.

Nederland en België laten binnen deze vergelijking een relatief sterk profiel zien in alternatieve aandrijvingen.

Duitsland behoudt een relatief groter conventioneel profiel dan Nederland.

Dit patroon ondersteunt de stelling dat nationale fiscale architecturen niet slechts een marginale invloed hebben, maar mede richting geven aan de vervangingsstroom van voertuigen binnen de markt.

VII. Importstromen en selectie-effect

Volledig geharmoniseerde, direct vergelijkbare microdata per land over de precieze segmentverdeling van importvoertuigen zijn slechts beperkt beschikbaar.

Niettemin volgt uit bredere Europese analyses dat intra-Europese voertuigstromen sterk verweven zijn en dat Duitsland een centrale bronmarkt vormt voor gebruikte voertuigen binnen Europa.

In dat kader is van belang dat Nederland voertuigen uit dezelfde interne markt kan importeren als andere lidstaten, maar dat die voertuigen bij registratie direct worden geconfronteerd met de Nederlandse BPM structuur.

Daardoor ontstaat een selectiemechanisme aan de poort.

Niet ieder voertuig dat economisch beschikbaar is binnen de interne markt blijft ook economisch aantrekkelijk voor registratie in Nederland.

Hierdoor kan de nationale belastingstructuur de samenstelling van de importmarkt indirect beïnvloeden.

VIII. Positie van Nederland binnen de vergelijking

Nederland onderscheidt zich binnen deze groep niet uitsluitend door algemene welvaart, maar vooral door de specifieke combinatie van fiscale prikkels.

Nederland koppelt een sterke aanschafsturing via BPM aan doorlopende lasten via motorrijtuigenbelasting en overige mobiliteitsgerelateerde heffingen.

Dit leidt tot een stelsel dat harder stuurt richting kleinere, lichtere en relatief lagere CO₂ voertuigen dan in Duitsland, België en Luxemburg.

Het Nederlandse model is daarmee niet slechts duur, maar fiscaal selectief.

Dat onderscheid is juridisch relevant.

De kernvraag is niet uitsluitend of belasting hoog is, maar of de fiscale structuur van dien aard is dat zij de markttoegang en marktselectie binnen de interne markt structureel beïnvloedt.

IX. Elektrische voertuigen en verschuiving van fiscale druk

Binnen de vergelijking van volledig elektrische voertuigen blijkt dat Nederland weliswaar geen klassieke CO₂ gebaseerde BPM last meer legt op nieuwe voertuigen met nul gram uitstoot, maar de fiscale druk in belangrijke mate verschuift naar de fase van bezit.

Daarmee wordt het voertuig niet structureel ontzien, maar fiscaal anders gepositioneerd.

Andere landen laten andere modellen zien.

Duitsland kent voor bepaalde elektrische voertuigen langdurige vrijstellingen van voertuigbelasting.

Oostenrijk kent een model waarin elektrische voertuigen bij aanschaf en bepaalde gebruikskomponenten gunstiger worden behandeld.

Luxemburg combineert jaarlijkse lasten met substantiële aanschafsteun.

Vlaanderen kende tot eind 2025 een ruimere vrijstelling voor elektrische voertuigen, hoewel dat regime voor nieuwe inschrijvingen nadien is gewijzigd.

Zwitserland kent geen uniform vergelijkbaar laag federaal regime, maar werkt met een eigen combinatie van invoerheffing en kantonnale voertuigbelasting.

Nederland bevindt zich daardoor in een tussenpositie waarin niet zozeer sprake is van een structurele fiscale ontlasting van emissievrije mobiliteit, maar van een verschuiving van fiscale opbrengst van aanschaf naar bezit.

X. Juridische relevantie

De hierboven beschreven patronen zijn relevant voor de beoordeling van mogelijke marktverstoring binnen het kader van artikel 110 VWEU.

Indien een lidstaat door een cumulatieve fiscale structuur structureel kleinere, lichtere en lagere CO₂ voertuigen bevoordeelt en tegelijkertijd de toegang tot grotere of emissie-intensievere voertuigcategorieën economisch aanzienlijk bemoeilijkt, kan dit gevolgen hebben voor:

prijskonvergentie binnen de interne markt

vrije beschikbaarheid van voertuigcategorieën

samenstelling van importstromen

feitelijke markttoegang voor voertuigen uit andere lidstaten

Deze analyse ondersteunt daarom de stelling dat de Nederlandse regeling niet uitsluitend moet worden beoordeeld op haar formele neutraliteit, maar op haar praktische economische werking.

XI. Voorlopige analytische conclusie

De beschikbare gegevens wijzen erop dat Nederland binnen een groep van welvarende buurlanden fiscaal afwijkend streng is in de selectie aan de aanschafpoort en in de voortdurende belasting van mobiliteit.

Die strengere fiscale selectie weerspiegelt zich in:

een relatief kleinmotorig wagenpark

een relatief licht wagenpark

een relatief lage gemiddelde CO₂ uitstoot van nieuwverkopen

een marktstructuur die sterker richting compacte en fiscaal gunstige voertuigcategorieën beweegt

Luxemburg en Zwitserland tonen daarentegen dat hoge koopkracht in combinatie met minder Nederlandse aanschafdruk leidt tot zwaardere en premiumere vlootprofielen.

Duitsland functioneert binnen deze vergelijking als grote bronmarkt met een hoger conventioneel profiel.

België en Oostenrijk nemen tussenposities in.

Deze patronen vormen geen definitief causaal bewijs, maar wel een serieuze correlatieve basis voor verdere juridische en economische toetsing.

Bronnen:

Eurostat

ACEA European Automobile Manufacturers Association

EEA European Environment Agency

Wereldbank

Belastingdienst Nederland

Bundesministerium der Finanzen

Vlaanderen

Luxemburgse voertuigbelastinginformatie

Zwitserse federale en kantonale fiscale informatie

Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie artikel 110