

Petitie aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Herziening van de motorrijtuigenbelasting in relatie tot milieubeleid en fiscale evenredigheid

Aan

De leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. de vaste commissie voor Financiën en de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Datum

8 maart 2026

Inleiding

Op grond van artikel 5 van de Grondwet wordt hierbij een verzoekschrift ingediend bij de Staten-Generaal.

De indiener van deze petitie is Dennis Gür, jurist gespecialiseerd in Europees recht en Nederlandse staatsburger woonachtig in Duitsland.

Met deze petitie wordt de Tweede Kamer verzocht te onderzoeken of het huidige systeem van motorrijtuigenbelasting (MRB) nog in overeenstemming is met de doelstellingen van milieubeleid, fiscale evenredigheid en rechtszekerheid voor burgers.

Daarnaast speelt deze vraag in een bredere economische context waarin veel Nederlandse burgers te maken hebben met stijgende kosten van levensonderhoud. Inflatie, stijgende energieprijzen, hogere brandstofprijzen en toenemende kosten voor levensmiddelen drukken merkbaar op de koopkracht van huishoudens. In een periode waarin koopkracht onder druk staat kan een hoge belastingdruk op mobiliteit een extra zware last vormen voor burgers die afhankelijk zijn van hun voertuig voor werk, studie en zorg.

Probleemstelling

De motorrijtuigenbelasting wordt volgens de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 geheven ter zake van het houden van een motorrijtuig.

In de praktijk wordt het tarief voornamelijk bepaald door voertuiggewicht en brandstofsoort.

Hoewel de overheid communiceert dat ook emissies een rol spelen, blijkt uit de feitelijke systematiek dat emissienormen zoals Euro-5 of Euro-6 geen centrale rol spelen in de tariefstructuur.

Hierdoor ontstaat een beleidsparadox.

Burgers worden aangespoord om schonere voertuigen te gebruiken, maar de belastingdruk verandert nauwelijks wanneer een voertuig aantoonbaar schoner is.

Daarbij komt dat de fiscale behandeling van emissievrije voertuigen de afgelopen jaren aanzienlijk is gewijzigd.

Sinds 1 januari 2026 betalen elektrische en waterstofpersonenauto's ongeveer 70 procent van het reguliere MRB-tarief, terwijl eerder een kwarttarief gold.

Daarnaast is aangekondigd dat fiscale kortingen voor emissievrije voertuigen geleidelijk verdwijnen richting 2030.

Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot onzekerheid bij burgers en bedrijven die investeren in schonere mobiliteit.

In de huidige economische situatie ervaren veel huishoudens tegelijkertijd een daling van hun koopkracht. Inflatie, stijgende brandstofprijzen en hogere prijzen voor dagelijkse levensmiddelen zorgen ervoor dat mobiliteit voor veel burgers een grotere financiële belasting wordt.

Voor burgers die buiten grote stedelijke gebieden wonen of voor hun werk afhankelijk zijn van een voertuig vormt mobiliteit geen luxe maar een noodzakelijke voorwaarde voor economische deelname.

Wanneer mobiliteit structureel duurder wordt door een combinatie van brandstofprijzen, inflatie en belastingen kan dit de economische positie van huishoudens verder verzwakken.

Vergelijkende illustratie

Ter illustratie kan worden gekeken naar de belastingdruk op vergelijkbare voertuigen.

BMW X5 3.0d bouwjaar 2001
ongeveer €805 per kwartaal
ongeveer €3220 per jaar aan motorrijtuigenbelasting.

BMW X5 3.0d bouwjaar 2025
ongeveer €851 per kwartaal
ongeveer €3404 per jaar aan motorrijtuigenbelasting.

Hoewel moderne voertuigen beschikken over aanzienlijk strengere emissienormen en efficiëntere technologie leidt dit in de praktijk niet automatisch tot een lagere belastingdruk.

Een vergelijking met andere Europese landen toont bovendien dat de belastingdruk sterk kan verschillen.

In Duitsland bedraagt de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting voor een vergelijkbaar voertuig met vergelijkbare motorisering ongeveer €569 per jaar.

Dit roept de vraag op of de Nederlandse belastingstructuur voldoende rekening houdt met technologische vooruitgang, emissiereductie en internationale fiscale verhoudingen binnen Europa.

Juridische context

Deze petitie raakt aan verschillende constitutionele en beleidsmatige normen.

Artikel 1 Grondwet
gelijkheid van burgers voor de wet.

Artikel 20 Grondwet
zorg van de overheid voor bestaanszekerheid en spreiding van welvaart.

Artikel 21 Grondwet
zorg van de overheid voor bescherming en verbetering van het leefmilieu.

Artikel 104 Grondwet
belastingen van het Rijk worden geheven uit kracht van een wet.

Daarnaast zijn Europese milieudoelstellingen relevant.

Artikel 3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie
duurzame ontwikkeling en bescherming van het milieu.

Artikel 191 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
EU-milieubeleid en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

Ook emissiestandaarden voor voertuigen zijn Europees geregeld, onder meer in Verordening (EG) 715/2007 (Euro-5 en Euro-6) en de recent vastgestelde Euro-7 regelgeving.

Deze ontwikkelingen tonen dat emissies technisch en juridisch steeds nauwkeuriger worden gereguleerd, terwijl de Nederlandse MRB-structuur grotendeels blijft steunen op gewicht als belangrijkste factor.

Vergelijkende context

Andere Europese landen hanteren andere fiscale modellen.

In Duitsland bijvoorbeeld zijn volledig elektrische voertuigen op grond van §3d van het Kraftfahrzeugsteuergesetz tot tien jaar vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting bij eerste toelating tot en met 31 december 2030.

Deze vergelijking illustreert dat er beleidsruimte bestaat voor andere fiscale stimulansen voor emissiearme mobiliteit.

Verzoeken aan de Tweede Kamer

Ik verzoek de Tweede Kamer om.

1
een integrale evaluatie te laten uitvoeren van de motorrijtuigenbelasting en de effectiviteit van de huidige tariefstructuur.

2
te onderzoeken of emissienormen en daadwerkelijke uitstoot sterker kunnen worden betrokken bij de belastingstructuur.

3
te beoordelen of het huidige systeem voldoende stimulansen biedt voor schonere voertuigen.

4
te onderzoeken of het fiscale regime voor emissievrije voertuigen voldoende voorspelbaar en consistent is.

5
de verhouding tussen milieudoelstellingen, belastingdruk en mobiliteitsbehoefte van burgers opnieuw te beoordelen.

6
bij deze beoordeling ook de huidige economische omstandigheden mee te nemen, waaronder inflatie, stijgende brandstofprijzen en de druk op de koopkracht van Nederlandse burgers.

Slot

Mobiliteit is voor veel burgers geen luxe, maar een noodzakelijke voorwaarde voor werk, zorg en maatschappelijke participatie.

Een belastingstelsel dat zowel milieudoelen als rechtszekerheid voor burgers wil waarborgen vraagt om een transparante en evenwichtige structuur.

In een periode waarin veel huishoudens te maken hebben met stijgende kosten van levensonderhoud en druk op hun koopkracht verdient het belastingbeleid rondom mobiliteit bijzondere aandacht.

Ik verzoek uw Kamer daarom deze kwestie te onderzoeken en zo nodig beleidsmaatregelen of wetswijzigingen te overwegen.

Hoogachtend,

Dennis Gür

Jurist gespecialiseerd in Europees recht

Nederlandse staatsburger

woonachtig in Duitsland

Website

www.dennisgur.eu