

Schriftelijke opmerkingen in prejudiciële zaak 25/01882 (Hoge Raad)

Zaak: Prejudiciële vragen Gerechtshof Amsterdam 15 mei 2025 (ECLI:NL:GHAMS:2025:1252) – BPM-heffing en artikel 110 VWEU

Namens: Stichting ROTA (Register Onafhankelijke Taxateurs Auto's), de landelijke organisatie van **onafhankelijke motorvoertuigen-taxateurs**

Datum: 24 juni 2025

Betreft: Schriftelijke opmerkingen op grond van artikel 393 lid 4 Rv, ten aanzien van prejudiciële vragen 1 t/m 4

Geachte voorzitter, geachte leden van de Hoge Raad,

Inleiding

Bij deze dient ROTA, de landelijke organisatie van onafhankelijke **motorvoertuigen-taxateurs**, haar schriftelijke opmerkingen in de prejudiciële procedure met nummer 25/01882. ROTA maakt gebruik van de mogelijkheid ex artikel 393 lid 4 Rv om haar visie te geven op de vier prejudiciële vragen van het Gerechtshof Amsterdam (uitspraak 15 mei 2025, ECLI:NL:GHAMS:2025:1252) over de heffing van BPM bij import van gebruikte voertuigen. Deze opmerkingen richten zich op de vragen 1 t/m 4, die betrekking hebben op de toepassing van artikel 110 VWEU (het verbod op discriminatoire binnenlandse belastingen) in het kader van de Wet BPM. ROTA heeft als vertegenwoordiger van professionele taxateurs een direct belang bij een juiste, EU-conforme uitleg van de BPM-regelgeving. In het bijzonder hecht ROTA eraan dat bij de vergelijking tussen een ingevoerd gebruikt voertuig en een binnenlands referentievoertuig het **perspectief van de consument** centraal staat, en niet een onnodig technische benadering.

ROTA zal in deze opmerkingen uiteenzetten dat de door het Hof Amsterdam voorgestane uitleg van het begrip “gelijksoortige voertuigen” in de context van artikel 110 VWEU te eng en te technisch is. Een dergelijke benadering dreigt te leiden tot precies datgene wat artikel 110 VWEU beoogt te voorkomen: discriminatie van ingevoerde goederen door zwaardere belasting, manifest hogere heffingen op importauto's en daarmee verkapte bescherming van de binnenlandse markt. Kort gezegd betoogt ROTA dat het Hof Amsterdam ten onrechte een bijna “**kloon-identiteit**” tussen voertuigen eist – tot in details van typegoedkeuringsnummers en CO₂-testmethodes – alvorens van gelijksoortigheid te spreken. Dit druist in tegen de vaste rechtspraak van het Hof van Justitie EU, waarin juist de functionele gelijkwaardigheid **in de ogen van de consument** bepalend is. Door zulke strenge technische criteria te hanteren, ontstaat het risico dat ingevoerde tweedehands auto's zwaarder worden belast dan vergelijkbare binnenlandse occasions, zonder dat dit formeel als “discriminatie” wordt bestempeld.

ROTA zal dit standpunt onderbouwen aan de hand van de jurisprudentie van het Hof van Justitie (onder meer Gomes Valente, Nunes Tadeu, Manea, Commissie/Denemarken) en recente rechtspraak. In het bijzonder wijst ROTA op het **recente arrest van de Hoge Raad van 6 juni 2025 (ECLI:NL:HR:2025:860)**, waarin de Hoge Raad – in een vergelijkbare BPM-context – expliciet oordeelde dat verschillen in testmethodes (NEDC versus WLTP) niet mogen leiden tot een hogere BPM-heffing op een importauto ¹. Die discriminatoire gevolgen kunnen alleen worden voorkomen als de belastingplichtige mag

kiezen voor de meest gunstige grondslag (de laagste CO₂-uitstootwaarde) ². ROTA verzoekt de Hoge Raad de prejudiciële vragen 1–4 te beantwoorden in overeenstemming met het EU-rechtelijke non-discriminatiebeginsel van artikel 110 VWEU, zoals ook recent bevestigd in voornoemd arrest.

EU-rechtelijk kader: artikel 110 VWEU en gelijksoortige voertuigen

Artikel 110 VWEU (voorheen art. 90 EG) verbiedt lidstaten om belastingen te heffen op producten uit andere lidstaten die hoger zijn dan de binnenlandse heffing op soortgelijke nationale producten. Dit verbod beoogt volledige fiscale **neutraliteit** te waarborgen in de concurrentie tussen binnenlandse en ingevoerde goederen. In het kader van autobelastingen heeft het Hof van Justitie dit beginsel meermalen bevestigd: *“de belasting op een ingevoerde tweedehands auto mag nooit hoger zijn dan het restbedrag van diezelfde belasting dat nog besloten ligt in de waarde van een gelijksoortige tweedehands auto die al in eigen land is geregistreerd.”* Met andere woorden, een geïmporteerd gebruikt voertuig mag door de belastingdruk niet duurder worden dan een vergelijkbaar gebruikt voertuig dat reeds op de binnenlandse markt aanwezig is – een uitkomst die de verkoop van nationale occasions zou bevoordelen en de import van vergelijkbare voertuigen zou ontmoedigen, hetgeen artikel 110 VWEU verbiedt.

“Gelijksoortige” producten in de zin van art. 110 VWEU worden volgens vaste rechtspraak bepaald **vanuit het perspectief van de consument**. Producten (of voertuigen) zijn gelijksoortig als zij vanuit het oogpunt van de gemiddelde afnemer soortgelijke eigenschappen hebben en aan dezelfde behoeften voldoen. Het gaat om de functionele kenmerken en de economische bruikbaarheid voor de gebruiker. **Onopvallende technische verschillen** – bijvoorbeeld in administratieve typegoedkeuringscodes of toegepaste testmethodes – die voor de consument geen merkbare rol spelen, mogen bij deze gelijksoortigheidstoets niet doorslaggevend zijn. Het Hof van Justitie heeft benadrukt dat juist moet worden gekeken naar de gebruikswaarde en uitwisselbaarheid van producten op de markt.

Toegepast op tweedehands voertuigen betekent dit dat een ingevoerde occasion moet worden vergeleken met een binnenlandse occasion van hetzelfde type en van vergelijkbare ouderdom en staat, die op de nationale markt beschikbaar is. Zo'n binnenlandse referentieauto wordt beschouwd als het “nationale product” waarmee het ingevoerde voertuig concurreert. Cruciaal is dat het nationale belastingstelsel **alle situaties uitsluit** waarin de belasting op de importauto hoger uitvalt dan de **resterende** belasting in de waarde van zo'n vergelijkbare binnenlandse auto. Zelfs een ogenschijnlijk kleine of incidentele overschrijding van de resterende binnenlandse belasting is ontoelaatbaar, omdat het stelsel dan in feite discriminerend werkt. Indien een belastingstelsel niet in **alle gevallen** waarborgt dat ingevoerde producten nooit zwaarder worden belast dan binnenlandse, is het per definitie onverenigbaar met artikel 110 VWEU.

Deze principes zijn onder meer bevestigd in de arresten *Nunes Tadeu* (HvJ 9 maart 1995, C-345/93) en *Gomes Valente* (HvJ 22 februari 2001, C-393/98). In *Nunes Tadeu* ging het om Portugese regelgeving die geen adequate waardevermindering toepaste op ingevoerde gebruikte auto's. Het Hof oordeelde dat een lidstaat in strijd handelt met (thans) art. 110 VWEU **“wanneer het bedrag van de belasting, dat is berekend zonder rekening te houden met de werkelijke waardevermindering van het voertuig, hoger is dan de belasting die nog rust op de waarde van vergelijkbare gebruikte motorvoertuigen die reeds op het nationale grondgebied zijn geregistreerd.”** Dit vereiste van volledige afschrijving naar werkelijke waarde is essentieel om te voorkomen dat er “verborgen restbelasting” in de importauto zit die een binnenlandse auto niet meer draagt. In *Gomes Valente* (betreffende wederom de Portugese autobelasting) onderstreepte het Hof vervolgens dat zelfs een

geringe, incidentele extra heffing op een importauto niet door de beugel kan – het stelsel moet volledige neutraliteit garanderen. Ook meer recente jurisprudentie bevestigt dit strikte non-discriminatiebeginsel. Zo oordeelde het Hof in *Tatu* (HvJ 7 april 2011, C-402/09) en *Mihai Manea* (HvJ 14 april 2015, C-76/14) dat nationale regelingen waardoor ingevoerde tweedehands auto's feitelijk zwaarder worden belast of economisch minder aantrekkelijk worden, in strijd zijn met art. 110 VWEU – zelfs als zulke regelingen zijn ingegeven door milieuoverwegingen of andere legitieme motieven. In *Commissie vs. Denemarken* (HvJ 11 dec. 1990, C-47/88) is duidelijk gesteld dat lidstaten hun belastingstelsels zó moeten inrichten dat de import van soortgelijke tweedehands voertuigen **niet wordt ontmoedigd** ten opzichte van de binnenlandse verkoop.

Het EU-rechtelijke kader vereist dus een vergelijking op basis van economische en gebruikskennmerken uit consumentenperspectief, waarbij **ieder ingevoerd voertuig** kan worden gespiegeld aan een vergelijkbaar binnenlands voertuig, zó dat nooit méér BPM wordt geheven op de importauto dan de rest-BPM in de binnenlandse comparator. Deze maatstaf ligt ten grondslag aan de hiernavolgende beantwoording van de prejudiciële vragen.

Ten aanzien van vraag 1 en 2: “Gelijksoortigheid” en EU-typegoedkeuring

Vraag 1 betreft de situatie waarin een personenauto een EU-typegoedkeuring heeft die later middels een uitbreiding/wijziging is aangepast, met afgifte van een nieuw typegoedkeuringsnummer (een hoger extensienummer). Het Hof Amsterdam vraagt of na zo'n uitbreiding nog sprake is van “dezelfde EU-typegoedkeuring” in de zin van de eerdere prejudiciële uitspraak van de Hoge Raad van 26 april 2024 (ECLI:NL:HR:2024:653). **Vraag 2** sluit daarop aan door te vragen welke “essentiële punten” uit bijlage II, deel B, van Richtlijn 2007/46/EG (de EU-kaderrichtlijn voertuiggoedkeuring) relevant zijn voor die beoordeling. De achtergrond is duidelijk: het Hof Amsterdam hanteert een zeer stringente benadering waarbij twee auto's alleen gelijksoortig zouden kunnen zijn als zij exact **dezelfde typegoedkeuring** (met identiek extensienummer) delen, en dat alle essentiële technische kenmerken volledig overeenkomen. Een minieme technische wijziging die leidt tot een nieuw cijfertje in het typegoedkeuringsnummer zou er dan al toe leiden dat de voertuigen niet langer als “dezelfde soort” gelden. ROTA acht deze benadering onjuist.

Allereerst botst zo'n **technisch subcriterium** direct met de hierboven geschetste consumententoets uit het EU-recht. Voor de gemiddelde koper is een auto met typegoedkeuring ...047018 niet wezenlijk anders dan eenzelfde model auto met typegoedkeuring ...047023, als die wijziging geen merkbare invloed heeft op prestaties, kwaliteit of waarde. De eigenschappen waar de consument op let – merk, model, bouwjaar, motorisering/prestaties, brandstofverbruik, zuinigheid – blijven immers gelijk. Het opleggen van de eis dat zelfs administratieve verschillen in testprocedure (bijv. NEDC versus WLTP) of homologatienummer identiek moeten zijn, gaat de beoordelingsmaatstaf van art. 110 VWEU te buiten. Het Hof van Justitie heeft nimmer geoordeeld dat gelijksoortigheid afhangt van zulke fijne technische details; integendeel, het Hof heeft juist gesteld dat technische verschillen die voor de consument **niet waarneembaar** zijn, niet relevant behoren te zijn voor de gelijksoortigheidstoets.

Ten tweede zou het hanteren van deze eis in de praktijk betekenen dat een ingevoerde auto haast nóóit een gelijksoortige tegenhanger in Nederland zou hebben, tenzij het om een vrijwel identieke “tweeling” gaat die onder exact dezelfde homologatie valt. Dit is in strijd met de geest van artikel 110 VWEU. De bedoeling van dit artikel is juist dat **elke** ingevoerde occasion kan worden gespiegeld aan een vergelijkbare binnenlandse occasion in dezelfde klasse of categorie, om te controleren of de belastingdruk gelijk is. Het EU-recht spreekt in dit verband over voertuigen van *dezelfde type met dezelfde kenmerken en slijtage* op de binnenlandse markt – daarmee wordt gedoeld op wezenlijke

vergelijkbaarheid qua gebruik en waarde, níet op letterlijke administratieve identiteit. Zelfs binnen één modelreeks kunnen door de tijd kleine wijzigingen worden doorgevoerd (andere uitvoeringen, lichte updates), maar dat maakt ze voor de koper niet tot een andere “soort” auto.

ROTA betoogt derhalve dat op vraag 1 dient te worden geantwoord dat een typegoedkeuringsuitbreiding die **geen materiële invloed** heeft op de gebruikskennmerken van het voertuig, er niet toe leidt dat het voertuig een andere soort wordt voor de art. 110-toets. Het blijft in economische zin **dezelfde auto** als voorheen. Wat vraag 2 betreft: bij de beoordeling of een wijziging materieel relevant is, dienen slechts die technische kenmerken uit bijlage II.B van Richtlijn 2007/46/EG in ogenschouw te worden genomen die de **gebruikerswaarde of marktwaarde** van het voertuig voor de consument beïnvloeden. Kenmerken of wijzigingen die louter administratief van aard zijn of geen effect hebben op de functionaliteit en waardeperceptie, kunnen niet maken dat de auto als “ander soort” moet worden gezien.

Ten aanzien van vraag 3 en 4: *Bewijs van schending – referentieperiode en marktaanbod*

Vraag 3 legt een extra drempel op bij het invoeren van art. 110 VWEU in een specifieke overgangssituatie. Het gaat om een ingevoerde auto waarvan de CO₂-uitstoot is bepaald volgens de WLTP-methode (de nieuwere testmethode), terwijl die auto tussen 1 september 2018 en 1 september 2019 voor het eerst in het buitenland op kenteken is gezet. In Nederland zijn in diezelfde periode vergelijkbare auto's mogelijk nieuw geregistreerd met een CO₂-waarde volgens de oude NEDC-methode. De vraag van het Hof is of de importeur, om succesvol een beroep op art. 110 VWEU te doen, moet bewijzen dat minstens één van die gelijksoortige NEDC-auto's in Nederland is geregistreerd **ná** de eerste toelatingsdatum van de importauto (dus op of na de datum waarop de ingevoerde auto voor het eerst is toegelaten in het buitenland).

Vraag 4 bouwt hierop voort en vraagt of daarnaast moet worden bewezen dat ten minste één van die binnenlandse NEDC-auto's daadwerkelijk **als gebruikte auto op de binnenlandse markt is aangeboden** ten tijde van de registratie van de ingevoerde auto. Met andere woorden: moet de importeur aantonen dat er feitelijk een vergelijkbare binnenlandse occasion te koop stond op het moment van de import? ROTA plaatst kritische kanttekeningen bij beide voorgestelde bewijsvoorwaarden. Zij acht deze additionele eisen niet in lijn met art. 110 VWEU en de jurisprudentie daaromtrent.

De achtergrond van deze vragen is de overgang van NEDC naar WLTP die sinds september 2018 plaatsvond. Nieuwe auto's geregistreerd rond 2018/2019 konden, afhankelijk van hun typegoedkeuring, nog NEDC-waarden hebben (doorgaans lagere CO₂-cijfers) of al WLTP-waarden (hogere CO₂-cijfers). Een gebruikte importauto die bijvoorbeeld in 2020 met WLTP-waarde wordt ingevoerd, kan daardoor ogenschijnlijk een **hogere BPM** opgelegd krijgen dan een vergelijkbaar model dat in 2018 nieuw in Nederland (met NEDC-waarde) op kenteken is gezet. Dit riekt duidelijk naar een probleem onder art. 110 VWEU, omdat de importauto méér BPM zou moeten betalen enkel door een verschil in meetmethode, terwijl een min of meer gelijktijdige binnenlandse auto lager zou zijn uitgekomen.

Het Hof Amsterdam lijkt nu van de importeur te verlangen dat deze niet alleen aantoont dát er tussen 1-9-2018 en 1-9-2019 een vergelijkbaar model met NEDC in Nederland is geregistreerd, maar óók dat ten minste één exemplaar daarvan is geregistreerd ná de eerste registratie van de importauto (**vraag 3**) én dat zo'n exemplaar bovendien te koop stond als occasion ten tijde van de import (**vraag 4**). Deze cumulatie van eisen legt de lat voor de importeur wel érg hoog. ROTA is van mening dat deze eisen EU-rechtelijk onnodig en onwenselijk zijn, om de volgende redenen.

Ten eerste blijkt uit de jurisprudentie dat voor de toets aan art. 110 VWEU geen strikte gelijktijdigheid of chronologische volgorde is vereist tussen de importauto en de vergelijkingsauto. Het gaat erom of het nationale belastingstelsel ertoe **kan leiden** dat een importauto méér restbelasting draagt dan een vergelijkbare nationale auto van **hetzelfde tijdvak**. In de praktijk vergelijkt men doorgaans de situatie per importdatum: welke BPM zou op dat moment nog besloten liggen in een vergelijkbare auto van dezelfde ouderdom op de Nederlandse markt? Als de ingevoerde auto bijvoorbeeld uit oktober 2018 (met WLTP) komt, vergelijkt men met een binnenlandse auto van oktober 2018 van dat model (die toen wellicht NEDC had). Naar ROTA's inzicht is het niet relevant of die Nederlandse auto exact op of na de datum van eerste toelating van de importauto is geregistreerd – van belang is alleen dát dergelijke auto's in die periode op de markt **verkrijgbaar** waren. Een extra eis dat de registratie per se ná de importdatum moet liggen, is arbitrair en niet terug te voeren op een EU-norm. Zelfs als alle Nederlandse referentievoertuigen iets eerder in 2018 waren geregistreerd, kunnen ze nog steeds dienen als vergelijkingsmateriaal voor de importauto van iets later in 2018. Het doel blijft immers te kijken of de importeur méér belasting betaalt dan hij zou hebben betaald als hij destijds een vergelijkbare auto op de Nederlandse markt had gekocht. Die vergelijking moet **altijd** mogelijk zijn, ongeacht de volgorde van eerste toelating. ROTA adviseert de Hoge Raad daarom te oordelen dat **niet vereist** is dat een binnenlandse vergelijkingsauto per se op of na de datum van eerste toelating van de importauto geregistreerd moet zijn; het volstaat dat dergelijke auto's in de relevante periode beschikbaar **waren** op de markt.

Ten tweede acht ROTA de in vraag 4 gestelde voorwaarde – bewijs dat een vergelijkbare binnenlandse auto daadwerkelijk te koop is geweest als gebruikte auto ten tijde van de import – buitenproportioneel en niet door het Hof van Justitie geëist. In de maatstaf van het HvJ-EU wordt, zoals eerder genoemd, gesproken over producten (voertuigen) die *op de markt kunnen worden aangeboden*. Het betreft een hypothetische vergelijking: stel dat er een gelijksoortige binnenlandse auto is, hoeveel rest-BPM zit daarin besloten en is de importheffing hoger? Ook als er toevallig geen exemplaar van dat model op dat exacte moment te koop stond, blijft het feit dat zo'n model op de binnenlandse markt **bestaat** en *kán* worden verhandeld voldoende. Het vereisen van bewijs van een concreet aanbod (zoals een verkoopadvertentie of een daadwerkelijk beschikbare occasion op de dag van registratie) gaat veel te ver. Dat zou immers betekenen dat importeurs in bepaalde gevallen géén bescherming genieten als het betreffende model hier zeldzaam is of even niet opduikt in de handel – terwijl het discriminatieverbod juist in abstracto altijd toepassing moet kunnen vinden (ook bij unieke of zeldzame voertuigen). Het Hof van Justitie heeft nooit een dergelijke voorwaarde gesteld dat een fysiek aanbod aantoonbaar moet zijn; het gaat om vergelijkbaarheid *in potentie*. Bovendien is deze bewijsopdracht in de praktijk nagenoeg onuitvoerbaar voor de gemiddelde importeur. Van iemand verlangen dat hij uitzoekt of “een specifiek autotype met dezelfde testnorm op een bepaalde dag in 2018 in Nederland is verkocht én later als occasion is aangeboden” is onrealistisch. Die informatie is voor een particulier vrijwel niet te achterhalen. Het Hof Amsterdam stapelt aldus de spelregels tegen de importeur: elke mogelijke onzekerheid wordt in zijn nadeel uitgelegd en moet door hem worden weerlegd. Dit werkt sterk ontmoedigend voor consumenten die een auto willen importeren. ROTA vreest dat velen zullen afzien van het importeren van een gebruikte wagen als zulke stringente eisen worden gesteld, juist omdat men bang is het vereiste bewijs niet te kunnen leveren en daardoor een veel hogere BPM te moeten betalen. Dit raakt de kern van het vrije goederenverkeer: import van tweedehandswagens zou worden **ontmoedigd**, de keuze voor consumenten in Nederland beperkt, en de druk op binnenlandse autohandelaren om concurrerende prijzen te hanteren vermindert. Wanneer import stagneert, kunnen binnenlandse aanbieders immers hogere prijzen vragen zonder dat consumenten eenvoudig kunnen uitwijken naar een buitenlands alternatief. Precies dit beschermende effect voor de nationale markt is wat art. 110 VWEU beoogt te voorkomen.

Relevante rechtspraak: keuzerecht en bewijslast

De geschetste situatie – waarbij een importauto door WLTP-metingen méér BPM dreigt te betalen dan een vergelijkbare binnenlandse auto met NEDC-waarde – heeft inmiddels geleid tot duidelijke jurisprudentie. In zijn arrest van **6 juni 2025 (ECLI:NL:HR:2025:860)** heeft de Hoge Raad geoordeeld dat schending van art. 110 VWEU niet is uitgesloten wanneer de CO₂-uitstoot van een buitenlandse personenauto en een gelijksoortige binnenlandse auto vanwege de restantvoorraadregeling (de genoemde overgangssituatie 2018/2019) volgens verschillende methoden is bepaald, met als gevolg dat voor de importauto meer BPM wordt geheven ¹. Zulke discriminerende gevolgen kunnen *slechts* worden voorkomen als de belastingplichtige voor de importauto mag **kieszen voor heffing over het laagste BPM-bedrag** ². Dit *keuzerecht* van de importeur – om de meest gunstige grondslag (NEDC of WLTP) te mogen hanteren – is essentieel om te waarborgen dat geen ingevoerd voertuig méér BPM betaalt dan zijn binnenlandse evenknie. De Hoge Raad maakte daarbij ook duidelijk dat het enkele feit dat de **restantvoorraadregeling** op EU-regelgeving berust, geen rechtvaardiging kan bieden voor een hoger BPM-bedrag: die regeling ziet op technische toelatingseisen en niet op de fiscale heffing zelf ³.

In genoemd arrest heeft de Hoge Raad het cassatieberoep gegrond verklaard en de zaak verwezen voor een nieuw onderzoek. Het hof na verwijzing moet – met inachtneming van het antwoord op prejudiciële vraag 3 – beoordelen of belanghebbende (X BV) **aannemelijk maakt** dat in haar geval art. 110 VWEU is geschonden door toepassing van de overgangsregeling in art. 9 Wet BPM 1992 ⁴. Hiermee bevestigt de Hoge Raad naar ROTA's mening dat van de importeur wel verlangd mag worden dat hij voldoende **stelling en bewijs** aandraagt dat de BPM-heffing inderdaad hoger is dan de resterende BPM in een vergelijkbare binnenlandse auto, maar níet dat hij een vrijwel onbegaanbare bewijsroute volgt om een specifiek binnenlands “tweelingvoertuig” te identificeren dat op een exact moment beschikbaar was. Het gaat erom dat aannemelijk wordt gemaakt dát de gehanteerde systematiek **tot een hogere heffing leidt** dan bij een vergelijkbare binnenlandse auto het geval zou zijn. Is dat aannemelijk, dan **moet** de heffing worden gematigd tot het niveau van de rest-BPM in het binnenlandse vergelijkingsvoertuig. Een strengere eis, zoals het leveren van bewijs van een concreet referentievoertuig dat daadwerkelijk op de markt was, vindt geen steun in het EU-recht en zou het effectieve karakter van art. 110 VWEU ondermijnen.

Gevolgen en afsluitende opmerkingen

Indien de benadering van het Hof Amsterdam zou worden gevolgd, dreigt een situatie waarin het beschermingsbereik van art. 110 VWEU voor de importeur illusoir wordt. De cumulatie van technische en bewijsmatige eisen zou ertoe leiden dat in de praktijk vrijwel elke importauto als “niet gelijksoortig” kan worden bestempeld en daarmee de hogere WLTP-gebaseerde BPM-heffing zonder correctie wordt opgelegd. Het gevolg is een **manifest hogere belasting** voor ingevoerde gebruikte voertuigen ten opzichte van hun binnenlandse tegenhangers – precies wat het EU-recht verbiedt. Dit komt neer op een structurele benadeling van de importconsument: auto's die voor consumenten praktisch gelijkwaardig zijn, worden door bureaucratische verschillen fiscaal anders behandeld en systematisch zwaarder belast. Binnenlandse occasions behouden zo een kunstmatige fiscale voorsprong, hetgeen sterk riekt naar verboden marktprotectie.

ROTA wijst erop dat zowel het Hof van Justitie als de Hoge Raad in hun jurisprudentie een **andere koers** hebben uitgezet – één die het consumentenperspectief onder artikel 110 VWEU centraal stelt. Reeds in klassieke arresten (*Commissie / Denemarken* e.a.) is benadrukt dat het belastingstelsel zo moet zijn ingericht dat **geen enkel** ingevoerd voertuig méér wordt belast dan een vergelijkbaar binnenlands voertuig. De Hoge Raad zelf heeft dit uitgangspunt zeer recent nogmaals bevestigd (HR 6 juni 2025, ECLI:NL:HR:2025:860), door te oordelen dat verschillen in testmethode (WLTP vs. NEDC) niet mogen resulteren in een hogere BPM-heffing voor een importauto ¹. De belastingplichtige moet in zo'n geval

de mogelijkheid hebben te kiezen voor de meest gunstige berekeningswijze ², zodat steeds is gewaarborgd dat geen ingevoerd voertuig méér BPM betaalt dan een vergelijkbare binnenlandse auto. De door het Hof Amsterdam voorgestelde strikte criteria zouden van deze lijn afwijken – in feite ten nadele van de consument en in strijd met de doelstelling van fiscale neutraliteit.

Tot slot merkt ROTA op dat het Hof Amsterdam ervoor heeft gekozen prejudiciële vragen te stellen aan de Hoge Raad in plaats van aan het Hof van Justitie EU. Hoewel dat processueel is toegestaan, ligt de kern van de vragen in de uitleg van Europees recht (art. 110 VWEU). Het is daarom des te belangrijker dat de Hoge Raad bij de beantwoording **volledig recht doet** aan de bovengenoemde EU-rechtelijke uitgangspunten. ROTA vertrouwt erop dat de Hoge Raad deze kwestie in het licht van de duidelijke jurisprudentie van het HvJ-EU en de eigen recente rechtspraak zal beoordelen, en de beantwoording zo zal inrichten dat het consumentenperspectief weer centraal komt te staan bij de gelijksoortigheidstoets.

Conclusie

Concluderend verzoekt ROTA de Hoge Raad de prejudiciële vragen 1 tot en met 4 als volgt te beantwoorden:

– Voor de toepassing van artikel 110 VWEU bij de BPM-heffing op gebruikte voertuigen dient een **ruime, consument-georiënteerde uitleg** van “gelijksoortige voertuigen” te worden gehanteerd. Geringe technische verschillen – waaronder een ander typegoedkeurings-extensienummer of een verschillende testmethode voor CO₂ (NEDC vs. WLTP) – doen niet af aan de gelijksoortigheid, zolang de voertuigen in de ogen van de consument dezelfde functie en eigenschappen hebben.

– Evenmin mag van een belanghebbende importeur worden gevergd dat hij een vrijwel onbegaanbare bewijsvoering levert van concrete “tweeling”-voertuigen op de markt. Het volstaat dat **aannemelijk is** dat het belastingstelsel in zijn geval tot een hogere heffing leidt dan bij een vergelijkbare binnenlandse auto; **dán** moet de heffing worden gematigd tot op het niveau van de rest-BPM in het binnenlandse vergelijkingsvoertuig.

De door het Hof Amsterdam geïntroduceerde extra criteria – identieke typegoedkeuringscodes, registratie ná een bepaalde datum, en het aantonen van een daadwerkelijk te koop staande referentieauto – dienen naar ROTA's mening niet te worden overgenomen, omdat zij geen basis vinden in het EU-recht en strijdig zijn met de geest van artikel 110 VWEU. In plaats daarvan zou de Hoge Raad moeten bevestigen dat het **voorkómen van elke vorm van overbelasting** van importvoertuigen de toetssteen is. Alleen zo blijft de BPM-heffing in overeenstemming met het verbod op interne fiscale discriminatie, en wordt voorkomen dat de Nederlandse markt door subtiele middelen wordt afgeschermd ten nadele van de consument.

ROTA dankt de Hoge Raad voor de gelegenheid om haar zienswijze naar voren te brengen en vertrouwt erop dat deze opmerkingen bijdragen aan een EU-conforme beantwoording van de prejudiciële vragen.

Hoogachtend,

G. Schippers

Namens **Stichting ROTA**, de landelijke organisatie van onafhankelijke motorvoertuigen-taxateurs