



# Uitspraak

---

## GERECHTSHOF ARNHEM - LEEUWARDEN

locatie Arnhem  
nummer 21/00062

uitspraakdatum: 15 MRT 2022

### Uitspraak van de vierde meervoudige belastingkamer

op het hoger beroep van

(hierna: belanghebbende)

tegen de uitspraak van de rechtbank Gelderland (hierna: de Rechtbank) van 10 december 2020, nummer AWB 18/6145 in het geding tussen belanghebbende en

de inspecteur van de Belastingdienst/Kantoor Doetinchem (hierna: de Inspecteur)

#### 1. Ontstaan en loop van het geding

1.1 Aan belanghebbende is een naheffingsaanslag in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (hierna: BPM) opgelegd ten bedrage van € 4.930. Daarbij is belanghebbende voorts een bedrag aan belastingrente in rekening gebracht van € 44. Belanghebbende had een bedrag van € 4.047 aan BPM op aangifte voldaan.

1.2 Na daartegen gemaakt bezwaar, heeft de Inspecteur bij in één geschrift vervatte uitspraken op bezwaar de naheffingsaanslag en de beschikking inzake de belastingrente gehandhaafd.

1.3 Het tegen deze uitspraken op bezwaar ingestelde beroep is door de Rechtbank gegrond verklaard. De Rechtbank heeft het bedrag van de naheffingsaanslag verminderd tot € 2.839 en het bedrag aan belastingrente dienovereenkomstig verminderd.

1.4 Belanghebbende heeft tegen de uitspraak van de Rechtbank hoger beroep ingesteld.

1.5 Het onderzoek ter zitting in hoger beroep heeft plaatsgevonden op 17 februari 2022. Daarbij zijn verschenen en gehoord: **mr. S.M. Bothof** als de gemachtigde van belanghebbende, alsmede G. Genc en mr. A. Jansi namens de Inspecteur.

1.6 Van het verhandelde ter zitting is een proces-verbaal opgemaakt dat aan deze uitspraak is gehecht.

#### 2. De vaststaande feiten

2.1 Belanghebbende heeft in Duitsland een gebruikte personenauto (met schade) gekocht van het merk Land Rover, type Defender 110 Diesel Stationwagen (VIN: -----); hierna: de auto).

2.2 De auto is in Duitsland op 2 januari 2014 voor het eerst toegelaten op de openbare weg.

Op het in dat jaar afgegeven Duitse kentekenbewijs (Zulassungsbescheinigung Teil 1) is vermeld dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto 295 gr/km bedraagt. Deze CO<sub>2</sub>-uitstoot is bepaald op basis van een voor de auto verleende Europese typegoedkeuring (e11\*2007/46\*0133\*06).

2.3 Belanghebbende heeft ter zake van de auto op 26 december 2017 (ontvangen door de Inspecteur op 27 december 2017) aangifte voor de BPM gedaan. Dit met het oog op het doen registreren van de auto in het Nederlandse kentekenregister. In overeenstemming met deze aangifte heeft belanghebbende een bedrag van € 4.047 aan BPM voldaan. In de aangifte is op basis van een berekening conform de zogenoemde Scandinavische methode ervan uitgegaan dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto 216 gr/km bedraagt en de op basis daarvan bepaalde historische bruto BPM € 35.472. De netto catalogusprijs van de auto bedraagt volgens de aangifte € 44.930.

2.4 Bij de aangifte is een in december 2017 opgesteld taxatierapport overgelegd, opgemaakt door -----, verbonden aan----- waarin onder meer een handelsinkoopwaarde van de auto (met schade) is vermeld van € 15.184 en een historische nieuwprijs van € 133.045.

2.5 De Inspecteur heeft met betrekking tot de auto een 'onderzoek waardebeoordeling' door een taxateur van Domeinen Roerende Zaken (hierna: DRZ) te Soesterberg laten doen. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op 2 januari 2018. In het op 24 januari 2018 van de controle opgemaakte rapport is uitgegaan van een historische nieuwprijs van de auto van € 133.045, een netto catalogusprijs van € 44.930 en een handelsinkoopwaarde van de auto in beschadigde staat van € 16.973. In het rapport van DRZ is voorts ervan uitgegaan dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto 295 gr/km bedraagt.

2.6 De tenaamstelling van het kenteken in het Nederlandse kentekenregister heeft op 3 januari 2018 plaatsgevonden.

2.7 Belanghebbende heeft op 5 januari 2018 bezwaar gemaakt tegen de in onderdeel 2.3 bedoelde voldoening op aangifte.

2.8 Met dagtekening 23 maart 2018 heeft de Inspecteur de onderhavige naheffingsaanslag ten bedrage van € 4.930 aan belanghebbende opgelegd. De Inspecteur is bij het opleggen van de naheffingsaanslag ervan uitgegaan dat de door belanghebbende ter zake van de registratie van de auto verschuldigde BPM € 8.977 bedraagt ( $€ 8.977 - € 4.047 = € 4.930$ ). Hij is daarbij uitgegaan van een historische nieuwprijs van de auto van € 133.045, een netto catalogusprijs van € 44.930 en een handelsinkoopwaarde van de auto in beschadigde staat van € 15.184. De historische bruto BPM is door de Inspecteur berekend op een bedrag van € 78.680, uitgaande van een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 295 gr/km. Bij de naheffingsaanslag is belanghebbende tevens een bedrag van € 44 aan belastingrente in rekening gebracht. Tegen deze naheffingsaanslag en beschikking inzake de belastingrente heeft belanghebbende vergeefs bezwaar gemaakt. Daarbij is ook het bezwaar tegen de voldoening op aangifte (impliciet) afgewezen.

2.9 Het beroep van belanghebbende tegen de uitspraken op bezwaar is door de Rechtbank gegrond verklaard. De Rechtbank heeft de handelsinkoopwaarde van de auto in beschadigde staat nader bepaald op € 11.828 en de historische bruto BPM – uitgaande van een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 295 gr/km en het tarief van het jaar 2013 – op € 77.460. Uitgaande van een historische nieuwprijs van € 133.045 van de auto heeft de Rechtbank de afschrijving berekend op 91,11%. Aldus beloopt de door belanghebbende verschuldigde BPM volgens de Rechtbank € 6.886,

zodat de naheffingsaanslag door de Rechtbank is verminderd tot (€ 6.886 -/- € 4.047 =) € 2.839. De beschikking inzake de belastingrente is dienovereenkomstig door de Rechtbank verminderd. De Rechtbank heeft voorts de Inspecteur veroordeeld tot vergoeding van proceskosten aan belanghebbende ten bedrage van € 1.572 en het griffierecht van € 338. Daarnaast heeft de Rechtbank de Inspecteur veroordeeld tot vergoeding aan belanghebbende van een bedrag van € 125 aan immateriële schade wegens overschrijding van de redelijke termijn in de bezwaar- en beroepsfase en de Minister van Justitie en Veiligheid tot een bedrag van € 875. Het beroep inzake de voldoening op aangifte is (impliciet) ongegrond verklaard door de Rechtbank.

2.10 Belanghebbende heeft tegen de uitspraak van de Rechtbank hoger beroep ingesteld.

### 3. Het geschil

3.1 In hoger beroep is tussen partijen in geschil of: (1) bij de berekening van de door belanghebbende verschuldigde BPM dient te worden uitgegaan van een bedrag van € 29.496 aan bruto BPM, gebaseerd op een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 216 gr/km, en (2) of belanghebbende recht heeft op toepassing van een 'extra leeftijds korting'.

3.2 In hoger beroep is niet in geschil dat de historische nieuwprijs van de auto € 133.045, bedraagt, de netto catalogusprijs € 44.930 en de handelsinkoopwaarde van de auto in beschadigde staat € 11.828. Voorts is niet in geschil dat het tarief van het jaar 2013 dient te worden gehanteerd.

### 4. Beoordeling van het geschil

#### *CO<sub>2</sub>-uitstoot*

4.1 Belanghebbende betoogt in de kern dat indien wordt uitgegaan van de op het Duitse kentekenbewijs vermelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van 295 gr/km, niet kan worden uitgesloten dat de voor de registratie van de auto verschuldigde BPM in strijd met artikel 110 VWEU hoger is dan het restbedrag aan BPM dat is begrepen in de waarde van in Nederland geregistreerde soortgelijke personenauto's, omdat deze personenauto's volgens het Nederlandse kentekenregister een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben dan de auto. Daartoe heeft belanghebbende erop gewezen dat soortgelijke auto's als de onderhavige, dus ook Land Rovers Defender met gelijke productie jaren en een gelijke eerste toelating op de weg en die ook over een Europese typegoedkeuring beschikken waarop een CO<sub>2</sub>-uitstoot is vermeld van 295 gr/km, niettemin bij de registratie in het Nederlandse kentekenregister voor een lagere, op basis van de zogenoemde Scandinavische methode berekende CO<sub>2</sub>-uitstoot in dat register zijn opgenomen. Dienaangaande heeft belanghebbende desgevraagd ter zitting toegelicht dat zulks een gevolg is van de omstandigheid dat bij 'de invoer' van auto's met een Europese typegoedkeuring uit sommige Unielidstaten, zoals bij voorbeeld Spanje, het bewijs van de Europese typegoedkeuring niet meer voorhanden is waardoor bij de aangifte voor de BPM en de registratie in het Nederlandse kentekenregister wordt geaccepteerd dat de (lagere) berekening van de CO<sub>2</sub>-uitstoot geschiedt volgens de zogenoemde Scandinavische methode. Ter illustratie van haar betoog, en niet meer dan dat, heeft belanghebbende in hoger beroep een lijst overgelegd van in haar ogen drie soortgelijke, in het Nederlandse kentekenregister geregistreerde personenauto's van hetzelfde merk en type en dezelfde uitvoering als de auto. Van die personenauto's is een CO<sub>2</sub>-uitstoot vermeld van 216 gr/km. Volgens belanghebbende

vereist artikel 110 VWEU dat daarom de voor de auto verschuldigde BPM wordt berekend met inachtneming van een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 216 gr/km. De Inspecteur heeft de door belanghebbende beschreven gang van zaken als zodanig niet (gemotiveerd) weersproken maar hij is van oordeel dat het betoog van belanghebbende, gelet op het arrest van de Hoge Raad van 3 april 2020, ECLI:NL:HR:2020:561, geen hout kan snijden.

4.2 De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 12 mei 2017, ECLI:NL:HR:2017:847 onder meer als volgt overwogen:

“(…)

2.3.2. Het is vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie dat artikel 110 VWEU zich verzet tegen de toepassing van een stelsel van belastingheffing waarbij niet wordt uitgesloten dat een ingevoerd gebruikt motorvoertuig in bepaalde gevallen onderworpen is aan een hogere belasting dan de belasting die nog rust op de waarde van een gelijksoortig, reeds op het nationale grondgebied geregistreerd gebruikt motorvoertuig (hierna: het referentievoertuig). Voorts volgt uit de hiervoor bedoelde jurisprudentie van het Hof van Justitie dat producten als auto's gelijksoortig zijn in vorenbedoelde zin wanneer zij zich door hun eigenschappen en door de behoeften waarin zij voorzien, in een concurrentieverhouding bevinden, en dat de mededinging tussen twee modellen afhangt van de mate waarin zij voldoen aan een aantal vereisten op het punt van, onder meer, prijs, afmetingen, comfort, prestaties, verbruik, duurzaamheid en betrouwbaarheid (zie bijvoorbeeld HvJ 18 december 2013, X, C-437/12, ECLI:EU:C:2013:857, punt 23, en HvJ 15 maart 2001, Commissie/Frankrijk, C-265/99, ECLI:EU:C:2001:169, punt 43).

(…)

4.3 In zijn arrest van 3 april 2020, ECLI:HR:2020:561 heeft de Hoge Raad in r.o. 3.4.3 onder meer als volgt geoordeeld:

‘(…) De enkele omstandigheid dat (...) bij de registratie van andere personenauto's van hetzelfde merk, type en uitvoering een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot in aanmerking is genomen, betekent niet dat artikel 110 VWEU is geschonden. De omstandigheid dat gebruikte personenauto's van hetzelfde merk, type en uitvoering zijn, sluit namelijk – ook bij gelijke productiejaar en gelijke tijdstippen van eerste toelating op de weg – niet uit dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van die personenauto's verschilt. Anders dan de tweede klacht aanvoert, wordt door verschillen in CO<sub>2</sub>-uitstoot bij overigens vergelijkbare personenauto's niet aangetoond dat als uitgangspunt te veel bpm in aanmerking is genomen. (...)’.

4.4 In het arrest van 3 april 2020 was, zo begrijpt het Hof dat arrest, geen sprake van soortgelijke voertuigen in de zin van artikel 110 VWEU omdat de in aanmerking genomen CO<sub>2</sub>-uitstoot van de eerder geregistreerde personenauto's van hetzelfde merk, type en uitvoering verschilde van de auto van de desbetreffende belanghebbende. In het onderhavige geval moet echter, gelet op het in 4.1 weergegeven – door de Inspecteur onvoldoende betwiste – betoog van belanghebbende, ervan worden uitgegaan dat wel sprake is van eerder in het Nederlandse kentekenregister geregistreerde soortgelijke personenauto's van hetzelfde merk, type, uitvoering, productiejaar en datum eerste toelating die over een Europese typegoedkeuring beschikten waarop een CO<sub>2</sub>-uitstoot is vermeld van 295 gr/km maar die niettemin voor een lagere, op basis van de zogenoemde Scandinavische methode berekende CO<sub>2</sub>-uitstoot van 216 gr/km in het Nederlandse kentekenregister zijn geregistreerd en op die voet in de heffing van de BPM zijn betrokken. Alsdan kan, gelijk belanghebbende heeft bepleit, naar het oordeel van het Hof niet worden uitgesloten dat wanneer de auto van belanghebbende wordt belast op basis van een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 295 gr/km zij wordt onderworpen aan een hogere belasting dan de belasting die nog rust op de waarde van een gelijksoortig, reeds op het nationale grondgebied geregistreerd

gebruikt motorvoertuig. Dat is in strijd met het bepaalde in artikel 110 VWEU. Daarom is het belanghebbende toegestaan de door haar verschuldigde BPM te berekenen op basis van een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 216 gr/km.

4.5 Niet in geschil is dat alsdan de historische bruto BPM een bedrag van € 29.496 (tarief 2013) belooft. De door belanghebbende verschuldigde BPM bedraagt dan in zoverre € 2.622 ((€ 11.828:€ 133.045) x € 29.496). Dit betekent dat de naheffingsaanslag moet worden vernietigd. Het hoger beroep van belanghebbende treft in zoverre doel.

#### *Extra leeftijds korting*

4.6 Ten tijde van de aangifte (27 december 2017) was de auto drie jaar, 11 maanden en 25 dagen oud. De afschrijving op grond van de tabel van artikel 8, vijfde lid, van de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (2017) was op dat moment 66,50%. Dit betekent dat de herrekende BPM kan worden vastgesteld op € 2.622:  $(1 - 0,6650) = € 7.826$ . Op het moment van de tenaamstelling (3 januari 2018) was de auto vier jaar en één dag oud. De tabelafschrijving bedroeg op dat moment 67,25%. Dit betekent dat de verschuldigde BPM met inachtneming van het opgetreden tijdsverloop sinds het moment van aangifte, op het moment van registratie nog  $(1 - 0,6725) \times € 7.826 = € 2.563$  bedraagt. Dit betekent dat het door belanghebbende op aangifte voldane bedrag moet worden verminderd tot € 2.563.

#### *Belastingrente*

4.7 Nu de naheffingsaanslag zal worden vernietigd, dient de beschikking inzake de belastingrente dat lot te delen.

#### *Slotsom*

Op grond van het vorenstaande is het hoger beroep van belanghebbende gegrond.

## **5. Proceskosten**

Het Hof ziet, nu het hoger beroep gegrond wordt verklaard, aanleiding voor een veroordeling van de Inspecteur in de proceskosten van belanghebbende ter zake van het hoger beroep. Het Hof stelt de voor vergoeding in aanmerking komende kosten op de voet van het Besluit proceskosten bestuursrecht vast op een bedrag van € 1.082 (twee punten voor proceshandelingen en een wegingsfactor 1) ter zake van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand. Opmerking verdient nog dat de Rechtbank belanghebbende reeds een proceskostenvergoeding voor de fase van bezwaar en beroep heeft toegekend. Die beslissing blijft in hoger beroep in stand.

## **6. Beslissing**

Het Hof:

- vernietigt de uitspraak van de Rechtbank, doch uitsluitend voor zover deze betrekking heeft op de naheffingsaanslag BPM, de beschikking inzake de belastingrente en de voldoening van BPM op aangifte,
- bevestigt de uitspraak van de Rechtbank voor het overige,


- vernietigt de op de naheffingsaanslag, de beschikking inzake de belastingrente en de op de voldoening op aangifte betrekking hebbende uitspraken op bezwaar,
- vernietigt de naheffingsaanslag,
- vernietigt de beschikking inzake de belastingrente,
- vermindert het bedrag van de voldoening op aangifte tot € 2.563,
- veroordeelt de Inspecteur in de proceskosten aan de zijde van belanghebbende voor het hoger beroep, vastgesteld op € 1.082, en
- gelast de Inspecteur aan belanghebbende te vergoeden het door haar voor het hoger beroep betaalde griffierecht van € 541.

Deze uitspraak is gedaan door mr. R. den Ouden, voorzitter, mr. M.G.J.M. van Kempen en mr. T.H.J. Verhagen, in tegenwoordigheid van mr. A. Vellema als griffier.

De beslissing is in het openbaar uitgesproken op: **15 MRT 2022**

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De voorzitter,

  
(R. den Ouden)

Afschriften zijn aangetekend per post verzonden op **15 MRT 2022**

Tegen deze uitspraak kunnen beide partijen binnen zes weken na de verzenddatum beroep in cassatie instellen bij de Hoge Raad der Nederlanden via het webportaal van de Hoge Raad [www.hogeraad.nl](http://www.hogeraad.nl).

Bepaalde personen die niet worden vertegenwoordigd door een gemachtigde die beroepsmatig rechtsbijstand verleent, mogen per post beroep in cassatie instellen. Dit zijn natuurlijke personen en verenigingen waarvan de statuten niet zijn opgenomen in een notariële akte. Als zij geen gebruik willen maken van digitaal procederen kunnen deze personen het beroepschrift in cassatie sturen aan de Hoge Raad der Nederlanden (belastingkamer), postbus 20303, 2500 EH Den Haag. Alle andere personen en gemachtigden die beroepsmatig rechtsbijstand verlenen, zijn in beginsel verplicht digitaal te procederen (zie [www.hogeraad.nl](http://www.hogeraad.nl)).

Bij het instellen van beroep in cassatie moet het volgende in acht worden genomen:

- 1 - bij het beroepschrift wordt een afschrift van deze uitspraak gevoegd;
- 2 - (alleen bij procederen op papier) het beroepschrift moet ondertekend zijn;
- 3 - het beroepschrift moet ten minste het volgende vermelden:
  - a. de naam en het adres van de indiener;
  - b. de dagtekening;
  - c. een omschrijving van de uitspraak waartegen het beroep in cassatie is gericht;
  - d. de gronden van het beroep in cassatie.

Voor het instellen van beroep in cassatie is griffierecht verschuldigd. Na het instellen van beroep in cassatie ontvangt de indiener een nota griffierecht van de griffier van de Hoge Raad. In het cassatieberoepschrift kan de Hoge Raad verzocht worden om de wederpartij te veroordelen in de proceskosten.



# proces-verbaal

---

## GERECHTSHOF ARNHEM - LEEUWARDEN

Locatie Arnhem

Nummer 21/00062

**proces-verbaal van het verhandelde ter zitting van 17 februari 2022 van de vierde meervoudige belastingkamer**

Aanwezig:

mr. R. den Ouden, voorzitter  
mr. M.G.J.M. van Kempen  
mr. T.H.J. Verhagen  
mr. A. Vellema, griffier

mr. S.M. Bothof, als gemachtigde van Stewé BV (belanghebbende).  
G. Genc en mr. A. Jansi namens de Inspecteur.

Alle in dit proces-verbaal opgenomen verklaringen zijn zakelijk weergegeven.

De voorzitter stelt vast wie namens partijen zijn verschenen en stelt de leden van het Hof voor.

De voorzitter merkt op dat het geschil de BPM betreft ter zake van een Land Rover type Defender met als datum van eerste toelating 2 januari 2014 en als datum van tenaamstelling in het Nederlandse kentekenregister 3 januari 2018. Het geschil betreft met name de in aanmerking te nemen CO2-uitstoot en het recht op extra leeftijdskorting.

De voorzitter deelt mee dat de Inspecteur bij de uitspraak op bezwaar tegen de naheffingsaanslag impliciet uitspraak heeft gedaan op het bezwaar tegen de voldoening op aangifte. De vraag of te veel BPM op aangifte is voldaan komt pas aan de orde als de naheffingsaanslag niet in stand kan blijven en de verschuldigde belasting lager is dan het bedrag dat op aangifte is voldaan. Indien dat aan de orde is zal het Hof daarover beslissen.

De gemachtigde en de Inspecteur verklaren daarmee in te stemmen.

De voorzitter merkt op dat in hoger beroep niet in geschil is dat de historische nieuwprijs van de auto € 133.045 bedraagt, de netto catalogusprijs € 44.930 en de handelsinkoopwaarde van de auto in beschadigde staat € 11.828. Verder is niet in geschil dat voor de berekening van de verschuldigde BPM het tarief van 2013 moet worden gehanteerd. Op grond van het Kaderbesluit bpm mag belanghebbende ten tijde van de registratie een herberekening maken van de in aanmerking te nemen leeftijdskorting. De herberekening van belanghebbende in het hogerberoepschrift lijkt juist en leidt tot een vermindering van de verschuldigde BPM van € 155.

De Inspecteur verklaart dat hij bij de berekening is uitgegaan van de gegevens in de aangifte, maar dat hij zich niet verzet tegen de herberekening.

Op de vraag van de voorzitter waarom hij voor het eerst in hoger beroep een beroep doet op extra leeftijds korting, verklaart de gemachtigde dat deze korting al in alle eerder door hem gemaakte berekeningen is verwerkt.

De gemachtigde verklaart desgevraagd dat voor de auto een Europese typegoedkeuring is verleend, op basis waarvan een CO<sub>2</sub>-uitstoot is bepaald van 295 gr/km.

Op de vraag van de voorzitter waarom de onderhavige zaak verschilt van die van het arrest van de Hoge Raad van 3 april 2020, ECLI:NL:HR:2020:561, verklaart de gemachtigde dat hij in de onderhavige zaak verwijst naar de RDW-uittreksels van een aantal Europese referentievoertuigen van het merk Land Rover type Defender waarvoor dezelfde Europese typegoedkeuring is verleend als voor de auto van belanghebbende.

**De Inspecteur verklaart dat hij de desbetreffende gegevens heeft gezien en dat hij deze niet betwist.**

De gemachtigde verklaart dat het gaat om gegevens van soortgelijke voertuigen, ofwel voertuigen die, voor wat betreft de gegevens die relevant zijn voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot, technisch identiek zijn aan de onderhavige auto en die in eenzelfde concurrentiepositie staan. Hij is zelf betrokken geweest bij de zaak die tot het genoemde arrest heeft geleid. Daarbij ging het om auto's die weliswaar vergelijkbaar waren maar die in technisch opzicht van elkaar verschilden. Volgens de Hoge Raad brengt de omstandigheid dat auto's vergelijkbaar zijn niet mee dat ze soortgelijk zijn in technische zin.

De gemachtigde verklaart dat de RDW de volgende gegevens van de door hem genoemde referentievoertuigen heeft geregistreerd:

Kenteken	datum eerste afgifte Nederland	CO <sub>2</sub> -uitstoot
1-TPF-08	15-07-2014	216 gr/km
4-SXK-99	17-12-2013	216 gr/km
KV-064-G	06-12-2016	216 gr/km
RK-398-D	05-10-2015	236 gr/km

De gemachtigde licht toe dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de eerste drie auto's volgens de Scandinavische methode 216 gr/km bedraagt en dat hij zich op de gegevens van deze drie auto's beroept. Hij weet niet waarop de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 236 gr/km voor de auto met kenteken RK-398-D is gebaseerd; deze auto voert hij niet langer op als referentie.

De gemachtigde licht verder toe dat een aantal landen zoals Spanje, Luxemburg en Monaco, in tegenstelling tot andere lidstaten, niet de type goedkeuring en de gemeten CO<sub>2</sub>-uitstoot op het kentekenbewijs vermelden. Als voor een uit die landen afkomstig voertuig een kenteken bij de RDW wordt aangevraagd wordt om een CVO verzocht. Als de aanvrager geen CVO heeft berekend de RDW de CO<sub>2</sub>-uitstoot op basis van de Scandinavische methode. Voor de drie door hem genoemde referentievoertuigen is aldus een CO<sub>2</sub>-uitstoot gemeten van 216 gr/km. Hieruit volgt dat er op de binnenlandse markt soortgelijke auto's rondrijden met een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De voorzitter vraagt de gemachtigde waarom hij het begrip soortgelijk beperkt tot technisch identiek zijn en waarom gegevens zoals km-stand, datum eerste toelating etc. daarvoor niet relevant zouden zijn.



---

De gemachtigde verklaart dat dergelijke gegevens, voor zover die al bekend zijn, voor deze auto's voor de consument niet relevant zijn. Hij leest in het arrest van de Hoge Raad dat wordt vergeleken met technisch andersoortige auto's. De auto van belanghebbende is weliswaar jonger dan de drie referentievoertuigen maar betreft hetzelfde model, dat op dezelfde wijze is geproduceerd; er is ook geen sprake van een facelift of iets dergelijks.

De Inspecteur verklaart dat het om de werkelijk gemeten uitstoot gaat. Ook als de auto's dezelfde Europese typegoedkeuring hebben kunnen er nog verschillen in CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn. Modellen worden voor meerdere jaren geproduceerd maar moeten tussentijds soms aan andere eisen wat betreft instellingen etc. voldoen. Daardoor kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot wijzigen. Het is hem niet bekend of in de genoemde gevallen de Scandinavische methode is gehanteerd.

De voorzitter merkt op dat belanghebbende zich beroept op schending van artikel 110 VWEU omdat op de binnenlandse markt soortgelijke voertuigen met een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot dan 295 gr/km rondrijden, die daardoor minder BPM betalen. Daarom wil belanghebbende ook voor de onderhavige auto uitgaan van een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 216 gr/km.

De Inspecteur verklaart dat ook bij technisch gelijke voertuigen van de daadwerkelijke meting moet worden uitgegaan.

Jansi voegt daaraan toe dat er geen bewijs is geleverd voor de stelling dat het om soortgelijke auto's gaat. Er is in elk geval sprake van drie jaar leeftijdsverschil. De datum van eerste toelating ligt voor de drie referentieauto's in 2011 en voor belanghebbendes auto in 2014.

Het Hof merkt op dat het de vraag is of belanghebbende de soortgelijkheid aannemelijk heeft gemaakt en zo ja, of het dan in strijd is met artikel 110 VWEU om de heffing van BPM te baseren op een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 295 gr/km.

Jansi verwijst naar r.o. 3.4 van het arrest van de Hoge Raad van 3 april 2020. Hij concludeert daaruit dat artikel 110 VWEU niet van toepassing is op de tariefstelling van artikel 9 Wet BPM.

Op de vraag van het Hof of hij stelt dat, als voor de onderhavige auto een CO<sub>2</sub>-uitstoot is vastgesteld van 295 gr/km, niet meer kan worden toegekomen aan een beroep op artikel 110 VWEU, verklaart de Inspecteur dat als de referentievoertuigen technisch identiek zijn, ze in de basis ook een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 295 gr/kg moeten hebben.

Het Hof merkt op dat het kennelijk mogelijk is dat er auto's, identiek aan die van belanghebbende en met dezelfde typegoedkeuring, op de binnenlandse markt rondrijden die BPM betalen naar een op basis van de Scandinavische methode bepaalde CO<sub>2</sub>-uitstoot van 216 gr/kg.

De Inspecteur verklaart dat het volgens het arrest gaat om de werkelijke meting en dat soortgelijkheid verder niet relevant is.

De gemachtigde verklaart dat de gunstiger behandeling van de referentieauto's niet het gevolg is van buitenlandse wetgeving, maar van de Nederlandse wetgeving die meting op grond van de Scandinavische methode toelaat en van wat door de Belastingdienst wordt geaccepteerd. Zijn interpretatie houdt in dat degene die een soortgelijke - technisch identieke - auto invoert

een beroep kan doen op een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een complicatie is dat er van één en dezelfde auto verschillen testresultaten zijn. Dat maakt een consument echter niets uit. Het is een bureaucratische kwestie die niets met de voertuigeigenschappen te maken heeft, maar wel maakt dat de ene auto zwaarder wordt belast dan andere.

**Het Hof merkt op dat het uiteindelijk neerkomt op de vraag of sprake is van soortgelijkheid.**

De voorzitter merkt op dat de gemachtigde heeft verzocht hierover prejudiciële vragen te stellen en dat de Inspecteur van mening is dat geen sprake is van soortgelijkheid en dat dit overigens, gezien het arrest van de Hoge Raad van 3 april 2020, niet relevant is.

De gemachtigde verklaart in tweede termijn dat het jammer zou zijn als de zaak strandt op verschillen in de data van eerste toelating of iets dergelijks. Misschien zijn er wel andere auto's die hij niet heeft gezien. Naar zijn mening moet naar het grotere verband, naar stelselniveau gekeken worden.

De Inspecteur verklaart dat de referentieauto's niet zo relevant zijn. Volgens de Hoge Raad moet er betaald worden naar de gemeten CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Jansi verwijst naar de uitspraak van het Hof, ECLI:NL:GHARL:2021:1380. Hij verklaart dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot ook wordt vastgesteld op basis van de Europese Kaderrichtlijn.

In reactie op de stelling van de Inspecteur dat artikel 110 VWEU geen betrekking heeft op de tariefstelling, verwijst de gemachtigde naar het arrest van de Hoge Raad van 1 mei 2020, ECLI:NL:HR:2020:821 met betrekking tot artikel 16a Wet BPM. Uit dit arrest volgt dat de tariefkwestie van artikel 16a Wet BPM wel binnen het bereik van artikel 110 VWEU valt.

Jansi verklaart dat de Hoge Raad zich hierover in april 2021 nog heeft uitgelaten; dat betrof gebruikte auto's en er gelden strenge voorwaarden. Hij blijft zich voor zijn standpunt baseren op het arrest van 3 april 2020.

De voorzitter sluit het onderzoek ter zitting en deelt mee dat het Hof binnen zes weken schriftelijk uitspraak zal doen.

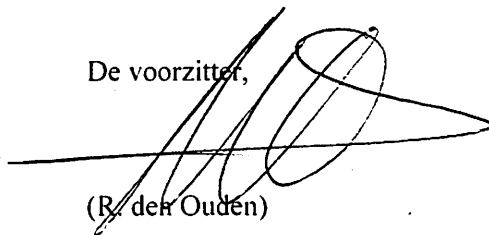
Waarvan opgemaakt dit proces-verbaal.

De Griffier is verhinderd de uitspraak te tekenen

(A. Vellema)

De voorzitter,

(R. den Ouden)



Afschriften zijn per post verzonden op: **15 MRT 2022**

✓ voor kopie conform  
De griffier van het Gerechtshof  
Art. 110 VWEU  
Afdeling Bestuur