

Den Haag, 28 maart 2011

In uw brief van 8 februari 2011 vraagt u mijn reactie op de brief van MEE Rotterdam Rijnmond van 28 september 2010 aan de Tweede Kamer. In de brief verzoekt MEE namens een cliënt om herziening van de wetgeving inzake het lagere tarief in de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor bestelauto's van gehandicapten. Aanleiding vormt de ervaring van de betrokken cliënt dat hij niet in aanmerking komt voor dit verlaagde MRB-tarief voor zijn aangepaste personenauto, ondanks zijn lichamelijke beperkingen waardoor hij voor zijn mobiliteit volledig is aangewezen op een aangepaste auto. Het verlaagde tarief geldt namelijk alleen voor bestelauto's. Namens cliënt vraagt MEE om de regeling zodanig te herzien dat het verlaagde tarief niet alleen geldt voor (aangepaste) bestelauto's, maar specifiek voor mensen met een handicap. Ik merk hierover het volgende op.

Het lagere MRB-tarief voor bestelauto's van gehandicapten is ingevoerd in 2005. Tot dat moment gold voor een bestelauto van een bepaald gewicht altijd hetzelfde MRB-tarief. Dit tarief, in principe bedoeld voor bedrijfsauto's maar destijds ook van toepassing op privé-bestelauto's, was lager dan het tarief voor personenauto's met een gelijk gewicht. Voor diesel- en LPG-auto's werd het tariefverschil nog vergroot omdat voor bestelauto's, anders dan voor personenauto's, geen brandstoftoeslag werd geheven. Het verschil werd verder vergroot doordat voor bestelauto's geen provinciale opcenten worden geheven (dat is nog steeds zo) en bestelauto's niet werden betrokken in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM). De fiscale behandeling van bestelauto's was niet specifiek op gehandicapten gericht, maar gold vanzelfsprekend mede voor gehandicapte houders van een bestelauto.

In 2005 werd zoals bekend voor particulieren de fiscaal gunstige regeling voor bestelauto's afgeschaft. Voor niet-ondernemers geldt sindsdien zowel in de BPM als in de MRB hetzelfde tarief als voor personenauto's. Wat betreft de MRB is dat weliswaar zonder heffing van provinciale opcenten, maar inclusief een eventuele brandstoftoeslag. Zeker voor LPG- en dieselbestelauto's – het merendeel van de bestelauto's – hield dit in 2005 een forse stijging in. Ook gehandicapte particulieren die voor hun vervoer afhankelijk waren van een (aangepaste) bestelauto, dreigden door deze maatregel aanzienlijk meer MRB te gaan betalen. Omdat deze verzwaaring voor gehandicapten onwenselijk werd gevonden, werd voor deze bijzondere groep een uitzondering gemaakt bij de afschaffing van fiscaal gunstige regeling voor bestelauto's van particulieren. Het bestaande, gunstige tarief voor bestelauto's werd weliswaar alleen gehandhaafd voor de bedrijfsauto's waarvoor de regeling ooit was bedoeld, maar daarnaast werd een fiscaal gunstige regeling getroffen voor gehandicapten met een aangepaste bestelauto. De regeling komt er op neer dat het grijze kenteken voor deze bestelauto's onder voorwaarden in stand is gebleven, inclusief het daarbij horende lagere MRB-tarief.

De afschaffing van het grijze kenteken voor particulieren had geen gevolgen voor (gehandicapte) houders van personenauto's. Gehandicapten met een aangepaste personenauto betalen sinds jaar en dag het MRB-tarief voor personenauto's. Het gewicht van de aanpassingen mag daarbij weliswaar buiten beschouwing blijven, maar de provinciale opcenten en, bij een diesel- of LPG-auto, de brandstoftoeslag zijn altijd normaal verschuldigd geweest. De afschaffing van het grijze kenteken

vormde geen verzwaring voor houders van aangepaste personenauto's en er was geen aanleiding om het tarief voor deze personenauto's te veranderen.

Met deze regeling is voor gehandicapten (onder andere) het MRB-tariefverschil tussen bestelauto's en personenauto's in stand gebleven, terwijl die ongelijkheid in 2005 voor andere particulieren werd beëindigd. Voor gehandicapten die zijn aangewezen op een aangepaste personenauto kan deze ongelijkheid de indruk wekken dat zij worden uitgesloten van een regeling die is gericht op het bevorderen van de mobiliteit van gehandicapten. Dat is echter niet het geval. In de motorrijtuigenbelasting bestaat geen regeling die gericht is op het bevorderen van de mobiliteit van gehandicapten. In een dergelijke regeling zou uitsluiting van houders van personenautos inderdaad niet begrijpelijk zijn. Het gaat echter om een overblijfsel van een fiscaal gunstige regeling voor bestelauto's die in 2005 voor alle particuliere houders is beëindigd, behalve voor gehandicapten.

Ik ben mij ervan bewust dat dit soort onevenwichtigheden in de belastingheffing, hoewel verklaarbaar vanuit de historische context, voor de burger vaak niet te begrijpen zijn en als zeer onbillijk kunnen worden ervaren. In de autobrief die ik begin juni aan uw Kamer zal sturen zal ik daarom ook nader ingaan op de bestaande bijzondere regelingen in de autobelastingen.

Volledigheidshalve zou ik er ten slotte nog op willen wijzen dat in de subsidiesfeer gerichte instrumenten bestaan voor een tegemoetkoming ten behoeve van de mobiliteit van gehandicapten. Zo kan voor de aanpassing van een auto in de door MEE aangekaarte situaties een vergoeding worden verkregen in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO). Naar ik begrijp is de betrokken cliënt van MEE bekend met deze regeling.

De staatssecretaris van Financiën,
F. H. H. Weekers