



Vlaams
Parlement

ingediend op **787** (2015-2016) – Nr. 1
23 mei 2016 (2015-2016)

Verslag van het verzoekschrift

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door Jos Lantmeeters

over vrijstelling van verkeersbelasting en
belasting op de inverkeerstelling
en verminderd btw-tarief voor werken aan de auto
voor personen met een handicap

Samenstelling van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting:

Voorzitter: Jan Hofkens.

Vaste leden:

Matthias Diependaele, Jan Hofkens, Jos Lantmeeters, Lieve Maes, Grete Remen, Paul Van Miert;
Jenne De Potter, Katrien Schryvers, Koen Van den Heuvel, Peter Van Rompuy;
Willem-Frederik Schiltz, Bart Somers;
Jan Bertels, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Piet De Bruyn, Annick De Ridder, Andries Gryffroy, Peter Persyn, Axel Ronse, Kris Van Dijck;
Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Ward Kennes, Katrien Partyka;
Rik Daems, Marino Keulen;
Michèle Hostekint, Güler Turan;
Wouter Vanbesien.

INHOUD

I.	Draagwijdte van het verzoekschrift	4
II.	Procedurale behandeling	4
III.	Toelichting door Gijs Boute	4
	1. Vraag van de verzoeker	4
	2. Toelichting regelgeving btw (belasting over de toegevoegde waarde)	4
	3. Toelichting huidige regelgeving met betrekking tot de Vlaamse verkeersfiscaliteit	5
	3.1. Situering	5
	3.2. Antecedenten	5
	3.3. Andere vormen van ondersteuning	6
	3.4. Conclusie	7
IV.	Bespreking	7
	1. Tussenkoms van Jan Hofkens	7
	2. Tussenkoms van Jan Bertels	7
	3. Repliek van Gijs Boute	7
V.	Beslissing	8
	Gebruikte afkortingen	9

De Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting besprak op dinsdag 26 april 2016 een verzoekschrift in verband met de vrijstelling van verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling en verminderd btw-tarief voor werken aan de auto voor personen met een handicap.

Het verzoekschrift (nr. 3 van het zittingsjaar 2015-2016) werd op 28 oktober 2015 ingediend bij de voorzitter van het Vlaams Parlement. Om privacyredenen wordt de naam van de verzoeker niet vermeld.

I. Draagwijdte van het verzoekschrift

De verzoeker geeft aan een zwakbegaafde psychomotorisch gehandicapte persoon te zijn en zou graag:

- vrijstelling bekomen van de verkeersbelasting en belasting op de inverkeerstelling;
- verlaagd btw-tarief bekomen op de aankoop van een auto, auto-onderdelen en toebehoren en op onderhouds- en herstellingswerken;

voor gehandicapten met een integratieuitkering van minstens 11 punten zodat ze ook met de auto kunnen rijden en makkelijker rondkomen met het lage inkomen waarover ze maar kunnen beschikken.

II. Procedurele behandeling

De commissie besloot het verzoekschrift ten gronde te behandelen (conform artikel 101, 4, van het Reglement van het Vlaams Parlement) en vroeg hierover advies aan Annemie Turtelboom, Vlaams minister van Financiën en Begroting.

III. Toelichting door Gijs Boute

Namens de minister gaf de heer *Gijs Boute*, kabinetsraadgever, toelichting.

1. Vraag van de verzoeker

De verzoeker vraagt om een vrijstelling van verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling voor zwakbegaafde psychomotorisch gehandicapten/personen met een integratieuitkering van minstens 11 punten. Hij vraagt ook om het verminderd btw-tarief toe te passen voor aankoop van en onderhouds- en herstellingswerken aan de wagen. De verzoeker zou zelf ook van deze vrijstellingen/verminderingen kunnen genieten.

2. Toelichting regelgeving btw (belasting over de toegevoegde waarde)

Voor het aspect van het btw-tarief wordt verwezen naar de federale minister van Financiën. Wel is het relevant te vermelden dat de criteria van het btw-tarief dezelfde zijn als deze voor de verkeersfiscaliteit.

De federale minister van Financiën verklaarde hierover in 2002 dat een uitbreiding niet voor de hand lag omdat:

“Elke uitgesproken uitbreiding van de toepassing van betreffende gunstregelingen, zoals het afschaffen of sterk versoepelen van de voorwaarde inzake het gebruik van het voertuig door de invalide of gehandicapte, zou immers niet alleen in strijd zijn met de basisprincipes van betreffende regelingen, maar zou bovendien de btw-gunstregeling in het gedrang brengen. De Europese Commissie heeft immers uitdrukkelijk de toelating gegeven die fiscale gunstregeling te behouden op voorwaarde dat de toepassing ervan door België strikt ongewijzigd blijft (*Vr. en Antw. Senaat 2002-03, nr. 2-66, p. 3716 (Vr. nr. 1546 Maertens)*).”

3. Toelichting huidige regelgeving met betrekking tot de Vlaamse verkeersfiscaliteit

3.1. Situering

Zowel bij de jaarlijkse verkeersbelasting als bij de belasting op de inverkeerstelling is een vrijstelling voorzien voor de personenauto's die als persoonlijk vervoermiddel worden gebruikt door personen met een handicap (zie respectievelijk artikelen 2.2.6.0.1 en 2.3.6.1.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit).

De vrijstelling is beperkt tot één personenauto per begunstigde en is afhankelijk van de voorlegging van een invaliditeitsattest, uitgereikt door de FOD Sociale Zekerheid, met de vermelding dat de betrokkene is getroffen door volledige blindheid of volledige verlamming van de bovenste ledematen, of dat die ledematen geamputeerd zijn, of dat hij is aangetast door een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en ten minste 50% bedraagt.

In aanslagjaar 2015 genoten 16.844 belastingplichtigen de vrijstelling jaarlijkse verkeersbelasting en 2021 belastingplichtigen de vrijstelling BIV.

De definiëring van de begunstigde van deze vrijstelling is beperkend omschreven en beoogt volgens parlementaire stukken uit die periode, behalve in geval van volledige blindheid, enkel de beperkingen "die betrekking hebben op de anatomische voortbewegingsorganen in de beperkte zin van het woord, met uitsluiting van de aandoeningen van het hart, de longen, de hersenen of van andere die in min of meerdere mate de mobiliteit van de betrokkenen aantast". De motivering was dat "de invaliditeit of de handicap zodanig (moet) zijn dat het voertuig onontbeerlijk is om tegemoet te komen aan de ontoereikendheid van die persoonlijke voortbewegingsmiddelen van de gehandicapte".¹

3.2. Antecedenten

In het verleden werden ook reeds verzoekschriften ingediend over deze vrijstelling, die hier even worden overlopen.

In 2007 werd in het Vlaams Parlement een gelijkaardig verzoekschrift (*Parl.St.* VI.Parl. 2007-08, nr. 1445/1) ingediend, met name met de vraag om de vrijstelling van de verkeersbelasting uit te breiden tot personen met een verstandelijke beperking. Dit verzoek werd toen door het Vlaams Parlement niet ingewilligd omdat de beperking strikt genomen geen fysieke beperking op het vlak van mobiliteit inhield.

In schriftelijke en mondelinge vragen in het Vlaams Parlement in 2008 (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2007-08, nr. 144, aan minister Dirk Van Mechelen en aansluitend *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2007-08, nr. 1514) werd de beperking van de vrijstelling tot personen met een bepaalde lichamelijke handicap opnieuw in vraag gesteld, dit keer met het oog op een uitbreiding naar alle personen met een fysieke beperking "die de wagen nodig hebben om hun elementaire mobiliteit te waarborgen".

In essentie is de vraag telkens of de categorie van invaliden die recht hebben op de vrijstelling in de verkeersfiscaliteit niet te beperkend is omschreven doordat

¹ Zo drukte de minister van Financiën het alleszins uit begin jaren 80 (zie *Vr. en Antw.* Senaat 1983-84, p.838 (Vr. nr. 153 Egelmeers), waarnaar wordt verwezen in schriftelijke vraag 144 van 9 mei 2008).

“de invaliditeit of de handicap zodanig (moet) zijn dat het voertuig onontbeerlijk is om tegemoet te komen aan de ontoereikendheid van die persoonlijke voortbewegingsmiddelen van de gehandicapte”.

Deze vraag werd ook reeds voorgelegd aan het Grondwettelijk Hof, dat het onderscheid tussen de personen die van de vrijstelling kunnen genieten en andere categorieën van personen met een beperkte mobiliteit niet beschouwt als een schending van het gelijkheidsbeginsel (nr. 145/2009):²

“B.9. Door een gunstige fiscale regeling, op het vlak van de belasting over de toegevoegde waarde, van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling, toe te kennen aan de personen die volledig blind zijn, volledig verlamd zijn aan de bovenste ledematen of wier bovenste ledematen zijn geamputeerd, en de personen met een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en ten minste 50 pct. bedraagt, heeft de wetgever een categorie van personen met een ernstige handicap een stimulans willen bieden om hun verminderde mobiliteit te verhelpen en aldus hun zelfredzaamheid te verhogen.

Gewis zijn er nog andere categorieën van personen met een beperkte mobiliteit en een geringe zelfredzaamheid, maar wanneer de wetgever in een fiscale stimulans voorziet, vermag hij die gunstmaatregel, rekening houdend met de budgettaire beperkingen en met de Europese regelgeving, te beperken tot een categorie van personen met een ernstige handicap waarvoor hij die maatregel het meest noodzakelijk acht.

Weliswaar kunnen daardoor ongelijkheden ontstaan, maar dat is het gevolg van de keuze die de wetgever heeft gemaakt om een onderscheid te maken volgens de ernst van de handicap, waarbij een dergelijke keuze de noodzaak oplegt een grens te bepalen.”.

“B.10. Door het in het geding zijnde verschil in behandeling in te stellen heeft de wetgever geen manifest onredelijke beleidskeuze gemaakt.”.

3.3. Andere vormen van ondersteuning

Bovendien kan worden gewezen op verschillende andere vormen van ondersteuning. In de verkeersfiscaliteit zijn er nog initiatieven die het vervoer van personen met een beperking stimuleren:

- de vrijstelling voor het gemeenschappelijk vervoer van personen (artikel 2.2.3.0.1, 2°, VCF) en voor voertuigen ingezet door vervoerders gesubsidieerd door de Vlaamse Regering en die uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van personen met een beperking of met een ernstig beperkte mobiliteit;
- De Lijn bezorgt personen met een handicap een gratis busabonnement en houdt rekening met de toegankelijkheid van haar aanbod;
- binnen het beleidsdomein Welzijn zijn er dan weer verschillende tussenkomsten mogelijk die de mobiliteit van personen met een beperking bevorderen, onder meer voor de aanpassing van de eigen wagen, het gebruik van openbaar aangepast vervoer of van Minder Mobielen Centrales (zie Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap);
- met een parkeerkaart kan worden geparkeerd op plaatsen die voorbehouden zijn voor personen met een handicap;

² In dat arrest nam de Vlaamse Regering het standpunt in dat het verschil in behandeling steunt op de technische onmogelijkheid om zich zelfstandig voort te bewegen ingevolge de rechtstreekse aantasting van de lichaamsdelen waarmee een persoon zich verplaatst. Enkel in dat geval – zo werd toen gesteld – wordt het autovoertuig aangemerkt als het noodzakelijke verlengstuk en/of het technische vervangmiddel van de aangetaste lichaamsdelen en wordt het voertuig aangepast opdat de invalide hiervan gebruik kan maken om zich te verplaatsen.

- met een nationale verminderingskaart op het openbaar vervoer kunnen blinden en slechtzienden met een blijvende invaliditeit van minstens 90% gratis reizen met De Lijn, de MIVB, de TEC en de NMBS. Dankzij een kaart 'kosteloze begeleider' reist ook een begeleider gratis mee. Bij de NMBS kan gratis ook hulp van het spoorwegpersoneel worden aangevraagd;
- de integratietegemoetkoming is bedoeld om de zelfredzaamheid te verhogen.

3.4. Conclusie

In het kader van het gehandicaptenbeleid, worden vijf categorieën gecreëerd in functie van de gradatie van zelfredzaamheid, gaande van 7 tot 18 punten. De vraag is ook vanaf welke gradatie van zelfredzaamheid een verdere begunstiging onontbeerlijk is, en zo ja, moet de remedie liggen in de begunstiging van het openbaar vervoer of het private wegvervoer?

De huidige vrijstelling in de verkeersbelasting kost 4,3 miljoen euro voor 16.844 invaliden. Er zijn echter 364.749 Belgen met een parkeerkaart voor personen met een handicap volgens het Jaarverslag 2014, Directie-generaal Personen met een handicap (FOD Sociale Zekerheid). Niet alleen zou de budgettaire impact dan stijgen tot ruim 93 miljoen euro in de verkeersbelasting en een 12 miljoen euro in de belasting op de inverkeerstelling, een groot deel van het Vlaamse wagenpark zou belastingvrij rijden en bovendien zou deze vrijstelling vrij fraudegevoelig zijn gezien het moeilijk te controleren is of de voorwaarde van 'persoonlijk gebruik' ook effectief wordt nageleefd.

Conform de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is de huidige regeling niet onredelijk. Een herziening van de regeling is momenteel dan ook niet voorzien.

IV. Bespreking

1. Tussenkomen van Jan Hofkens

Jan Hofkens dankt *Gijs Boute* voor zijn zeer uitgewerkt en grondig antwoord.

2. Tussenkomen van Jan Bertels

Jan Bertels vraagt of bij de voorbereiding van dit dossier gevraagd is aan de federale Directie-generaal Personen met een handicap hoeveel personen met een handicap een integratietegemoetkoming van minstens 11 punten hebben?

Er is immers een verschil tussen de voorwaarden voor personen met een handicap om een parkeerkaart te bekomen en de voorwaarden die personen met een handicap moeten vervullen voor een integratietegemoetkoming van minstens 11 punten.

3. Repliek van Gijs Boute

Gijs Boute antwoordt dat bij de voorbereiding van dit dossier niet werd gevraagd aan de federale Directie-generaal Personen met een handicap hoeveel personen met een handicap een integratietegemoetkoming van minstens 11 punten hebben.

Hij bevestigt dat er een verschil is tussen de voorwaarden voor personen met een handicap om een parkeerkaart te bekomen en de voorwaarden die personen met een handicap voor een integratietegemoetkoming van minstens 11 punten moeten vervullen.

De essentiële vraag is waar men de grens legt voor een tegemoetkoming inzake mobiliteit voor personen met een handicap.

De spreker verduidelijkt verder dat voor het bekomen van een integratietegemoetkoming van 7 tot en met 18 punten de aanvrager een vragenlijst met vijf verschillende tabbladen met vragen moet beantwoorden en dat slechts één daarvan slaat op mobiliteit. Het is niet omdat je minstens 11 punten scoort dat dit wil zeggen dat je een mobiliteitsprobleem hebt. Het is dus niet evident op basis van deze methodiek te bepalen of er een tegemoetkoming moet zijn.

V. Beslissing

De commissie beslist eenparig met 10 stemmen het advies van Gijs Boute te volgen.

Jan HOFKENS,
voorzitter

Jos LANTMEETERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BIV	belasting op de inverkeerstelling
FOD	Federale Overheidsdienst
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (=STIB)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
TEC	Transport en Commun
VCF	Vlaamse Codex Fiscaliteit