Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2323

Vragen van het lid **Vermeer** (BBB) aan de Staatssecretaris van Financiën over *de fiscale behandeling van kampeervoertuigen* (ingezonden 2 juni 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Eerenberg** (Financiën) (ontvangen 22 juni 2026)

Vraag 1
Wat zijn de exacte totale opbrengsten uit de MRB voor kampeerauto's (campers) in het eerste kwartaal (Q1) van 2026, vergeleken met de eerste kwartalen (Q1) van 2025, 2024, 2023 en 2022 nu het kwarttarief per 1 januari 2026 is omgezet in een halftarief?

Antwoord 1

Opbrengst MRB kampeerauto's op basis van de verzonden rekeningen (in miljoenen euro)

Kwartaal	Q1 2022	Q1 2023	Q1 2024	Q1 2025	Q1 2026
Opbrengst MRB	€ 17,8	€ 19,5	€ 21,4	€ 37,1	€ 61,6

Vraag 2
Klopt het dat een burger, die zijn voertuig schorst en deze schorsing binnen één maand weer opheft, met terugwerkende kracht alsnog het volle MRB-tarief over die periode moet betalen (bovenop het betaalde schorsingstarief van de RDW)?

Antwoord 2
Ja.

Vraag 3
Zo ja, op welk artikel in de wet is dit gebaseerd?

Antwoord 3
Artikel 35a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

ah-tk-20252026-2323
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 4
Hoe beoordeelt u de juridische en morele houdbaarheid van deze «één-maand-regel» bij schorsing, aangezien de burger gedurende de schorsingsperiode aantoonbaar geen gebruik heeft gemaakt (en mocht maken) van de openbare weg en de MRB feitelijk fungeert als betaling voor een niet-geleverde overheidsdienst?

Antwoord 4
De fiscale minimumtermijn voor schorsen moet worden beoordeeld tegen de achtergrond van het karakter van de motorrijtuigenbelasting als houderschapsbelasting. Sinds de invoering van het houderschapsstelsel in 1995 is de motorrijtuigenbelasting primair gekoppeld aan het houden van een geregistreerd motorrijtuig en niet aan het feitelijk gebruik van de openbare weg. In de motorrijtuigenbelasting is het uitgangspunt dat de houder van een motorrijtuig – ongeacht het daadwerkelijke gebruik – per kwartaal een vast bedrag aan belasting is verschuldigd.
Een uitzondering op dit uitgangspunt is gemaakt voor het schorsen van een motorrijtuig. De schorsingsregeling is bedoeld voor situaties waarin een motorrijtuig gedurende een langere periode niet wordt gebruikt en daarom tijdelijk buiten de reguliere belastingheffing wordt geplaatst. De wetgever heeft daarbij steeds benadrukt dat schorsing een uitzondering op de hoofdregel moet blijven en niet is bedoeld als instrument om de belastingheffing af te stemmen op incidenteel gebruik van een motorrijtuig.[1] Het veelvuldig schorsen en ontschorsen van een motorrijtuig leidt bovendien tot een toename van uitvoerings- en handhavingslasten. Daarbij bestaat het risico dat burgers de status van hun motorrijtuig, de duur van de schorsing of de voorwaarden voor gebruik tijdens een schorsing verkeerd inschatten, hetgeen kan leiden tot onbedoelde overtredingen, onverzekerd rondrijden, naheffingen en een afname van de betrouwbaarheid van de kentekenregistratie. Aldus heeft de wetgever in het verleden op goede gronden besloten om maatregelen te treffen tegen lichtvaardig schorsen.
Bij de invoering van het houderschapsstelsel werd aanvankelijk beoogd deze uitzondering te begrenzen door een schorsingstarief te hanteren ter hoogte van drie maanden motorrijtuigenbelasting. Dat tarief moest fungeren als een financiële drempel, zodat schorsing alleen aantrekkelijk zou zijn wanneer een motorrijtuig daadwerkelijk gedurende een langere periode buiten gebruik werd gesteld. Naar aanleiding van kritiek vanuit de Tweede Kamer is deze benadering echter verlaten. Er is toen besloten de koppeling tussen het schorsingstarief en de hoogte van de motorrijtuigenbelasting los te laten.[2] In plaats daarvan werd gekozen voor vaste schorsingstarieven in combinatie met een fiscale minimumschorsingstermijn van drie maanden.[3] In latere jaren is deze minimumschorsingstermijn voor vrachtauto's en autobussen verkort tot één maand, omdat voor deze motorrijtuigen een minimumtermijn van drie maanden in de praktijk als onnodig bezwarend werd ervaren.[4] Vervolgens is ook voor personenauto's, bestelauto's en motorrijwielen de termijn verkort naar één maand.[5] Daarmee beoogde de wetgever de regeling evenwichtiger vorm te geven, door de gevolgen van een voortijdige beëindiging van de schorsing te verzachten en tegelijkertijd te komen tot één uniforme regeling voor alle motorrijtuigen.
Tegen deze achtergrond acht ik de minimumschorsingstermijn van één maand zowel juridisch als beleidsmatig verdedigbaar. De regeling vormt een beperkte drempel tegen lichtvaardig schorsen, terwijl tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de financiële belangen van houders die hun motorrijtuig gedurende een periode van één maand of langer buiten gebruik stellen.

Vraag 5
Bent u bereid om, mede in het licht van de verdubbeling van de MRB voor campers per 2026, het schorsingssysteem te moderniseren en flexibeler te maken (bijvoorbeeld door schorsen per dag of week mogelijk te maken

---

[1] Kamerstukken II 1994/1995, 23 934, nr. 9, blz. 3.
[2] Kamerstukken *II* 1994/1995, 23 934, nr. 11.
[3] Kamerstukken *II* 1994/1995, 23 934, nr. 10.
[4] Kamerstukken *II* 1996/1997, 25 158, nr. 3; Kamerstukken *II* 2011/2012, 33 004, nr. 3.
[5] Kamerstukken *II* 2012/2013, 33 403, nr. 3.

zonder fiscale naheffing), zodat seizoensgebruikers niet onnodig financieel worden gestraft?

Antwoord 5
Vooropgesteld wordt dat het huidige schorsingssysteem de mogelijkheid biedt om een motorrijtuig op ieder gewenst moment te schorsen en te ontschorsen. Het schorsingssysteem op zichzelf is dus maximaal flexibel. De RDW brengt hiervoor een tarief in rekening die onder meer ter dekking dient van de uitvoeringskosten van de schorsingsregeling. De vraag is of voor het fiscale voordeel bij schorsing een (kortere) minimumtermijn dan één maand moet gelden, mede in het licht van de verdubbeling van de motorrijtuigenbelasting voor campers. Ik zie daar geen aanleiding toe.
In de eerste plaats is van belang dat de huidige combinatie van (I) een houderschapsbelasting (II) een halftarief voor kampeerauto's en (III) een fiscale minimumtermijn van één maand na schorsing een samenhangend stelsel vormt. Voor het houden van een kampeerauto is slechts de helft van het reguliere houderschapstarief voor vergelijkbare motorrijtuigen verschuldigd. De rechtvaardiging hiervoor is dat kampeerauto's worden verondersteld minder vaak gebruik te maken van de weg. Indien de motorrijtuigenbelasting volledig naar rato van het aantal schorsingsdagen zou worden vastgesteld, zou de fiscale behandeling van kampeerauto's in toenemende mate aansluiten bij werkelijk gebruik van een motorrijtuig. Dat roept de vraag op in hoeverre het bestaande halftarief voor kampeerauto's dan nog gerechtvaardigd is, en of voor kampeerauto's het reguliere tarief van toepassing zou moeten zijn. Het veelvuldig schorsen van een kampeerauto was eerder voor de wetgever mede aanleiding om het kwarttarief te vervangen door een halftarief.[6]
In de tweede plaats merk ik op dat het huidige stelsel juist goed aansluit op de situatie van seizoensgebruikers. De schorsingsregeling is bedoeld voor motorrijtuigen die gedurende een langere periode buiten gebruik worden gesteld. Dat geldt in het bijzonder voor veel kampeerauto's, die gedurende de herfst- en wintermaanden in de stalling staan en vervolgens vanaf het voorjaar weer in gebruik worden genomen. In dergelijke gevallen wordt het motorrijtuig gedurende meerdere maanden geschorst, waardoor over de gehele schorsingsperiode geen motorrijtuigenbelasting is verschuldigd. De fiscale minimumtermijn van één maand vormt voor seizoensgebruikers dus geen belemmering.
In de derde plaats is de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de motorrijtuigenbelasting van belang. Zoals ook bij de invoering van het houderschapsstelsel is benadrukt, leidt lichtvaardig schorsen tot extra uitvoerings- en handhavingslasten. Een systeem waarbij motorrijtuigen frequent worden geschorst en ontschorst vergroot het risico op fouten, misverstanden over de status van een motorrijtuig, onbedoelde overtredingen, onverzekerd rondrijden en een afname van de betrouwbaarheid van het kentekenregister. Ook voor burgers kan een dergelijke systematiek minder overzichtelijk zijn doordat voertuigverplichtingen vaker wijzigen en verschillende juridische beschikkingen elkaar in korte tijd kunnen opvolgen of doorkruisen. Voorts kunnen kortdurende schorsingen die primair zijn ingegeven door financiële motieven ertoe leiden dat vaker onrechtmatig gebruik van de weg wordt gemaakt tijdens een schorsingsperiode. Door de beperkte duur van de schorsing is de kans op constatering kleiner, hetgeen de fraudegevoeligheid van het stelsel vergroot.
In de vierde plaats zijn de budgettaire aspecten van belang. Indien de fiscale minimumschorsingstermijn verder zou worden verkort of zou vervallen, ontstaat een fiscale stimulans om de schorsingsregeling vaker te benutten. Voor zover dat leidt tot een lagere opbrengst van de motorrijtuigenbelasting, zal deze derving elders moeten worden gedekt.

[6] Kamerstukken *II* 2023/2024, 36 418, nr. 3, blz. 41.