

# ONTWERP VAN DECREET BETREFFENDE DE WIJZIGING VAN DE VLAAMSE CODEX FISCALITEIT VAN 13 DECEMBER 2013, WAT BETREFT DE TERUGBETALING VAN DE VERKEERSBELASTING VOOR GECOMBINEERD VERVOER

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### A. Algemene toelichting

#### 1. Samenvatting

Het voorliggende decreet beoogt een versoepeling van de terugbetalingsregeling in de verkeersbelastingen voor voertuigen die gebruikt worden in het kader van gecombineerd vervoer van goederen.

#### 2. Situering

Artikel 2.2.6.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (hierna VCF) voorziet in een terugbetaling van verkeersbelastingen voor vrachtauto's, tractors, aanhangwagens en opleggers wanneer deze voertuigen afstanden afleggen in het kader van het gecombineerd vervoer.

Deze bepaling (voorheen artikel 23ter van het Wetboek van 23 november 1965 van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen) werd ingevoegd bij wet van 25 januari 1999 ter omzetting van artikel 6 van de Richtlijn 92/106/EEG van 7 december 1992 van de Raad houdende vaststelling van de gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (P.B., L. 368, 17 december 1992).

Het gecombineerd vervoer is het vervoer zoals het wordt gedefinieerd in artikel 1 van de Richtlijn 92/106/EEG:

*"Het goederenvervoer tussen Lid-Staten waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger met of zonder trekker, de wissellaadbak of de container van 20 voet en meer gebruik maken van de weg voor het eerste of het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor of de binnenwateren, of van een zeetraject wanneer dat traject meer bedraagt dan 100 km hemelsbreed gemeten, en het begin- of het eindvervoer over de weg verrichten:*

- hetzij tussen de laadplaats van de goederen en het dichtstbij gelegen geschikte station van inlading, voor wat het beginvervoer betreft, en tussen het dichtstbij gelegen geschikte station van uitlading en de losplaats van de goederen, voor wat het eindvervoer betreft,*
- hetzij binnen een afstand van ten hoogste 150 km hemelsbreed gemeten, vanaf de rivier- of zeehaven van in- of van uitlading."*

Enkel het vervoer dat voldoet aan de definitie van artikel 1 van de Richtlijn 92/106/EEG kwalificeert als gecombineerd vervoer. Concreet houdt dit in dat er enkel sprake is van gecombineerd vervoer wanneer dit vervoer plaatsvindt tussen lidstaten. Vervoer van en naar een derde land (vb. Zwitserland) is geen gecombineerd vervoer in de zin van artikel 1 van de Richtlijn 92/106/EEG. Ook is er geen sprake van gecombineerd vervoer wanneer het vervoer begint en ook eindigt in België.

Daarboven is slechts sprake van gecombineerd vervoer wanneer de verplaatsing over de weg van de laad- of losplaats gebeurt naar het dichtst bijgelegen geschikte station of de dichtst bijgelegen geschikte haven. Vervoer over de weg van Oostende naar Keulen alwaar de oplegger op het spoor wordt geladen om te

worden vervoerd naar Berlijn kan niet worden aangemerkt als gecombineerd vervoer gelet op het feit dat Keulen niet het dichtst bijgelegen geschikte station van inlading is.

De terugbetalingsregeling voorzien in artikel 2.2.6.0.4 VCF is geënt op artikel 6 van de Richtlijn 92/106/EEG. Dit artikel bepaalt dat de lidstaten in een terugbetaling of vermindering van de verkeersbelastingen moeten voorzien in geval van gecombineerd vervoer:

*"1. De Lid-Staten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in lid 3 vermelde belastingen op de wegvoertuigen (vrachtwagens, trekkers, aanhangwagens of opleggers), wanneer zij een traject afleggen in gecombineerd vervoer, binnen de grenzen, onder de voorwaarden en overeenkomstig de modaliteiten die zij na overleg met de Commissie vaststellen, of wel forfaitair, of wel in verhouding tot het door deze voertuigen per spoor afgelegde traject, worden verminderd of terugbetaald.*

*De in de eerste alinea bedoelde verminderingen of terugbetalingen worden door de Staat waar de voertuigen zijn geregistreerd, toegekend op basis van het in deze Staat per spoor afgelegde traject.*

*De Lid-Staten mogen deze verminderingen of terugbetalingen echter toestaan met inachtneming van de trajecten per spoor die gedeeltelijk dan wel volledig zijn afgelegd buiten de Lid-Staat waar de voertuigen zijn geregistreerd.*

*2. Onverminderd de bepalingen die voortvloeien uit een eventuele aanpassing op communautair vlak van de nationale stelsels inzake belastingen op bedrijfsvoertuigen, mogen de voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor de tractie over de weg op begin- of eindtrajecten van een gecombineerd vervoer, wanneer zij afzonderlijk worden belast, vrijgesteld worden van de in lid 3 genoemde belastingen.*

*3. De in de leden 1 en 2 bedoelde belastingen zijn de volgende:*

*- België: verkeersbelasting op de autovoertuigen/taxe de circulation sur les véhicules automobiles;  
...".*

De conformiteit met Richtlijn 92/106/EEG kan als volgt beargumenteerd worden:

- Het voorstel betreft een terugbetaling onder de vorm van een forfaitair bedrag per rit, waarbij een overslagverrichting fungeert als objectief criterium om in aanmerking te komen als rit die kwalificeert voor een terugbetaling gecombineerd vervoer.
- Uit de gecombineerde lezing van artikel 1.1 en artikel 6.1 van Richtlijn 92/106/EEG, die complementair gelden, blijkt dat gecombineerd vervoer niet alleen slaat op
  - 1° ritten waarbij naast deeltraject wegvervoer een deeltraject via spoorvervoer plaatsvindt, maar ook op ritten met een deeltraject wegvervoer en daarnaast een deeltraject via de binnenwateren of een gedeeltelijk zeetraject (wanneer dat traject meer bedraagt dan 100 km hemelsbreed gemeten, en het begin- of het eindvervoer over de weg verrichten);
  - 2° het goederenvervoer tussen Lid-Staten met een vrachtwagen, aanhangwagen of de oplegger met of zonder trekker, maar ook op goederenvervoer tussen Lid-Staten met een wissellaadbak of de container van 20 voet en meer.

Het tweede lid van artikel 2.2.6.0.4 VCF dat stelt dat de vrijstelling nooit meer kan bedragen dan 80% van het jaarlijkse bedrag van de belasting wordt opgeheven. In de praktijk wordt dit plafond als weinig doelmatig ervaren. Op dit moment maakt niemand van deze vrijstelling gebruik omdat de toepassingsvoorwaarden te streng zijn en het fiscaal voordeel beperkt. In de praktijk moet gecombineerd vervoer per spoor al gauw een afstand van 600 à 800 km omvatten om rendabel te zijn. Voor gecombineerd vervoer via binnenhavens is een afstand van 150 km

richtinggevend. De organisatie van gecombineerd vervoer vergt ook veel logistieke organisatie. De toepassingsvoorwaarden en de hoogte van de terugbetaling komen onvoldoende tegemoet aan de reële meerkost die dit met zich meebrengt. Gelet op het voorgaande en op het feit dat het Vlaamse Gewest de alternatieve vervoerspistes van het gecombineerd vervoer wil stimuleren, wordt dit plafond voor de vrijstelling opgeheven.

## **B. Toelichting bij de artikelen**

### **Artikel 1.**

Dit artikel behoeft geen toelichting.

### **Artikel 2.**

Ingevolgende voorliggend artikel worden de volgende wijzigingen aangebracht aan artikel 2.2.6.0.4 van de VCF:

- Het maximum van terugbetaling van 80% van het verschuldigde bedrag aan verkeersbelasting wordt opgeheven. Bijgevolg is een terugbetaling tot 100% mogelijk;
- De terugbetaling zal niet meer in verhouding tot het door het voertuig per spoor afgelegde traject worden berekend, maar wel forfaitair worden toegekend a rato van het aantal ritten tijdens de belastbare periode waarbij door het voertuig per spoor, via de binnenwateren of via zeehavens in België een traject werd afgelegd in het kader van het gecombineerd vervoer. Het traject dat wordt afgelegd per spoor of over de binnenwateren of via de zee tussen lidstaten moet starten of eindigen in België opdat er een terugbetaling kan worden toegekend. Voor het aantal kwalificerende ritten zal het aantal overslagverrichtingen als criterium gelden.

De verkeersbelasting wordt terugbetaald voor de ritten/overslagverrichtingen waardoor in België het wegennet wordt ontlast doordat de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger met of zonder trekker, de wissellaadbak of de container van 20 voet en meer via het spoor of via de binnenwateren of zeetraject wordt vervoerd.

Het voertuig waarmee vervoer wordt verricht dat kwalificeert als gecombineerd vervoer overeenkomstig artikel 1 van de Richtlijn 92/106/EEG zal slechts in aanmerking komen voor terugbetaling van verkeersbelasting mits aan de voorwaarden van dit artikel is voldaan;

- Er wordt voorzien in een machtiging aan de Vlaamse Regering om de wijze van aanvraag van de terugbetaling voor gecombineerd vervoer uit te werken;
- Om desgevallend ook effectief een terugbetaling van het gehele bedrag aan verkeersbelasting te kunnen doen, wordt ook geëxpliciteerd dat de minimumbelasting voorzien in artikel 2.2.4.0.2, §2, VCF niet van toepassing is.

### **Artikel 3.**

Voorliggende maatregel strekt tot voordeel van de belastingplichtige en treedt in werking met ingang van aanslagjaar 2016.

Het doen samenvallen van de inwerkingtreding van voorliggende aanpassingen met de aanvang van een nieuw belastbaar tijdperk is ook de meest transparante en klantvriendelijke werkwijze. Immers:

1° Dankzij deze retroactieve werking kan de belastingplichtige al de tijdens het lopende aanslagjaar uitgevoerde ritten in het kader van gecombineerd vervoer in aanmerking laten nemen voor het berekenen van de terugbetaling. Immers, de terugbetaling kan gevraagd worden ten vroegste op de laatste dag van het belastbaar tijdperk en uiterlijk drie maanden na de laatste dag van het belastbaar tijdperk. Vermits de belastbare periode voor de voertuigen die vallen onder het

systeem van de niet-geautomatiseerde inning (waaronder de vrachtwagens die in aanmerking komen voor de terugbetaling in het kader van gecombineerd vervoer) het burgerlijk jaar volgt (van 1 januari tot 31 december), kan de terugbetaling in concreto worden gevraagd vanaf 31/12/2016 t.e.m. 31/3/2017.

2° Deze werkwijze voorkomt ook dat moet worden overgegaan tot een massale herziening (verlenen van ontheffingen en vestigen van supplementen) van de verkeersbelasting voor de niet-geautomatiseerde voertuigen.

De retroactieve werking, kan dan ook als volgt gemotiveerd worden:

- Het samenvallen van de inwerkingtreding van voorliggende wijzigingsbepaling met de aanvang van een belastbaar tijdperk, dat in de verkeersbelasting principieel met een kalenderjaar samenvalt, beoogt het bieden van maximale transparantie en klantvriendelijkheid en het vermijden van talloze aanvullende aanslagen en ontheffingen en is daarom onontbeerlijk voor de goede werking van de openbare dienst en de continuïteit ervan. Deze doelstelling van algemeen belang werd al eerder door het Grondwettelijk Hof weerhouden in een gelijkaardige zaak (zie arrest nr. 26/2009 van 18 februari 2009 (rolnummer 4426) betreffende het retroactief aanpassen van de belastbare grondslag inzake de verkeersbelasting).
- Aangezien voorliggende bepaling niet tot gevolg heeft dat de afloop van een of meer gerechtelijke procedures in een welbepaalde zin wordt beïnvloed of dat rechtscolleges worden verhinderd zich uit te spreken, is er geen noodzaak tot uitzonderlijke omstandigheden of dringende motieven van algemeen belang.

### **C. Procedureverloop: overzicht van de ontvangen adviezen en de bespreking ervan**

#### 3.1. Sociaal economische Raad Vlaanderen (SERV)

In een brief van 25 juli 2016 gaf de SERV te kennen dat de Raad in dit dossier geen advies zal formuleren. De sociale partners binnen de SERV sluiten zich aan bij het advies dat de MORA hierover uitbrengt.

#### 3.2. Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

In zijn advies van 15 juli 2016 geeft de MORA aan voorliggend initiatief van de Vlaamse Regering te steunen. De MORA geeft aan voorstander te zijn om deze maatregel in te bedden in een algemene mobiliteits- en fiscaliteitsvisie over alle modi en verkeersnetwerken heen.

Inzake de mobiliteitsvisie, kan worden verwezen naar de beleidsbrief van de Minister van Mobiliteit waarbij de binnenvaart gepositioneerd wordt als hét alternatief om een massa vrachtwagens van de weg te halen. Hiertoe worden acties genomen waarbij het potentieel van de binnenvaart beter wordt benut en de binnenvaart wordt ingebed in de logistieke keten. Het wegwerken van organisatorische en fysieke drempels voor de bundeling van goederenstromen per spoor is één van de aanbevelingen uit het onderzoek naar de concurrentiepositie van het spoorvervoer. MOW onderzoekt hoe deze drempels kunnen weggewerkt worden.

Inzake de fiscale visie, kan verwezen worden naar de beleidsbrief van de Minister van Financiën inzake de rationalisering van de fiscaliteit, waarbij wordt nagegaan of een bestaande fiscale gunstmaatregel efficiënt is en dus het doel bereikt dat werd vooropgesteld. Als dit niet het geval is – zoals bij de huidige terugbetaling voor gecombineerd vervoer – dan wordt nagegaan of de maatregel kan worden bijgesteld. Daarnaast wordt ook nagegaan of de administratie die de onderneming moet ondergaan kan teruggedrongen worden.

De Vlaamse Regering neemt notie van de vraag van de MORA om de administratieve lasten van bedrijven te verminderen en zal zoals eerder aangegeven een vereenvoudigde aanvraagprocedure voor de terugbetaling voorstellen in een ontwerp van besluit Vlaamse Regering die in overleg met de beroepsfederaties tot stand gekomen is.

### 3.3. Raad van State

De Raad van State heeft advies 60.019/1/V uitgebracht op 23 september 2016.

De Raad spreekt zich niet uit over de conformiteit van de ontworpen werkwijze met artikel 6 van de Richtlijn 92/106/EEG, maar geeft aan dat het advies onder voorbehoud geldt van de uitkomst van het overleg hieromtrent met de Europese Commissie (DG Mobility & Transport).

Als het ontwerp nog zou worden aangepast naar aanleiding van het advies van de Europese Commissie (DG Mobility & Transport), dan moeten de gewijzigde bepalingen opnieuw aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State worden voorgelegd. Op het moment van definitieve goedkeuring van voorliggend ontwerpdecreet, had de VR echter nog geen antwoord vanwege de Europese Commissie ontvangen.

Wat betreft de retroactieve inwerkingtreding geeft de Raad aan dat "de terugwerkende kracht tot het begin van het aanslagjaar 2016 kan worden gebillijkt".

Verder heeft de Raad van State geen opmerkingen bij voorliggend ontwerp.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Bart TOMMELEIN

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,  
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS